

- 1062 / 7 - 89 / 90

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

10 MEI 1990

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 62 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER BARTHOLOMEEUSSEN

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.),
Desutter, Van Peel, Van
Rompae.
P.S. HH. Harmegnies (M.),
Perdieu, Tomas, Vancrom-
bruggen, Walry.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard.
V.U. Mevr. Brepoels, H. Lau-
wers.
Ecolo/ H. Winkel.
Agalev

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
HH. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den.
HH. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
HH. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hian-
ce, Laurent.
HH. Candries, Gabriëls, Van
Grembergen.
HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

- 1062 - 89 / 90 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N° 2 tot 6 : Amendementen.

- 483 - 1988 :

— N° 1 : Wetsvoorstel van Mevr. Merckx - Van Goey.

- 1062 / 7 - 89 / 90

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

10 MAI 1990

PROJET DE LOI

modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 62 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR

M. BARTHOLOMEEUSSEN

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Beerden, Bosmans
(F.), Desutter, Van Peel,
Van Rompaey.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Per-
dieu, Tomas, Vancrombrug-
gen, Walry.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard.
V.U. Mme Brepoels, M. Lauwers.
Ecolo/ M. Winkel.
Agalev

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
MM. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mme Duroi-Vanhelmont, MM. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den.
MM. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
MM. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hian-
ce, Laurent.
MM. Candries, Gabriëls, Van Grem-
bergen.
MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

- 1062 - 89 / 90 :

— N° 1 : Projet de loi.

— N° 2 à 6 : Amendements.

- 483 - 1988 :

— N° 1 : Proposition de loi de Mme Merckx - Van Goey.

INHOUD

	Blz.
I. Procedurekwesties	4
II. Inleidende uiteenzetting van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen	5
A. Algemene toelichting bij het wetsontwerp tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer	5
1. <i>Doel van het verkeersveiligheidsbeleid.</i>	
1.1. Objectieve onveiligheid	5
1.2. Subjectieve onveiligheid	5
1.3. Verkeersleefbaarheid	6
2. <i>Onveiligheidsfactoren.</i>	
2.1. Mens - weggebruiker	6
2.2. Verplaatsingswijze - voertuig	6
2.3. Verkeers- en verplaatsingsmilieu	7
3. <i>Auto's en hun gebruik.</i>	
3.1. Evolutie van het aantal personenauto's	8
3.2. Het autogebruik	8
4. <i>Verkeersonveiligheid.</i>	
4.1. Evolutie van het aantal slachtoffers	8
4.2. Evolutie 1989	9
4.3. Slachtoffers	9
4.3.1. Volgens het soort weggebruiker	9
4.3.2. Volgens de leeftijdscategorie	9
4.4. Tijdstip van de ongevallen	10
4.5. Plaats van de ongevallen	10
4.6. Voornaamste omstandigheden die aanleiding geven tot een ongeval	10
4.7. Bijzondere ongevals categorieën	10
4.7.1. Zwakke weggebruikers	10
4.7.2. Voetgangers	10
4.7.3. Fietzers	10
4.7.4. Bromfietzers	11
4.7.5. Vrachtwagens	11
4.8. Bijzondere ongevalsoorzaken	11
4.8.1. Rijden onder invloed	11
4.8.2. Weekendongevallen — jonge bestuurders	11
4.8.3. Niet-naleving verkeersregels	12
4.9. Besluit	12
5. <i>Alcohol.</i>	
5.1. Drinken en alcoholgehalte	13
5.2. Eliminatie van de alcohol	13
5.3. Alcohol en invloed op de rijvaardigheid	13
5.4. Alcoholgehalte en ongevalsrisico	14
5.5. Maatregelen.	
5.5.1. Verlaging van het strafbare alcoholgehalte	16
5.5.2. Nieuwe procedure inzake de vaststelling van het alcoholgehalte	16
5.5.3. Toelichting over de elektronische apparatuur	17
5.5.3.1. Inleidende begrippen	17
5.5.3.2. Werkzaamheden van het Wetenschappelijk Comité	20
5.5.3.3. Buitenlandse voorbeelden	23
5.5.4. Bestrafing van het rijden onder invloed	25
6. <i>Stage voor beginnende autobestuurders.</i>	
6.1. Ongevals betrokkenheid van beginnende bestuurders - Analyse	28
6.2. Buitenlandse systemen	33

SOMMAIRE

	Pages
I. Questions de procédure	4
II. Exposé introductif du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications	5
A. Commentaire général sur le projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968	5
1. <i>But de la politique de sécurité routière.</i>	
1.1. Insécurité objective	5
1.2. Insécurité subjective	5
1.3. Qualité du cadre de vie	6
2. <i>Facteurs d'insécurité.</i>	
2.1. L'Homme-usager	6
2.2. Mode de déplacement - véhicule	6
2.3. Environnement routier	7
3. <i>Véhicules automobiles et leur utilisation.</i>	
3.1. Evolution du nombre de voitures	8
3.2. Utilisation de l'automobile	8
4. <i>Insécurité routière.</i>	
4.1. Evolution du nombre de victimes	8
4.2. Evolution 1989	9
4.3. Victimes	9
4.3.1. Selon le type d'usager	9
4.3.2. Selon le groupe d'âges	9
4.4. Répartition des accidents dans le temps	10
4.5. Localisation des accidents dans l'espace	10
4.6. Principales circonstances conduisant à l'accident	10
4.7. Types particuliers d'accidents.	
4.7.1. Usagers lents	10
4.7.2. Piétons	10
4.7.3. Cyclistes	10
4.7.4. Cyclomoteurs	11
4.7.5. Poids lourds	11
4.8. Causes principales conduisant à l'accident	11
4.8.1. Conduite sous l'influence d'alcool	11
4.8.2. Les accidents du week-end — jeunes conducteurs	11
4.8.3. Le non-respect des règles de circulation	12
4.9. Conclusions	12
5. <i>Alcool.</i>	
5.1. Boisson et taux d'alcoolémie	13
5.2. Elimination de l'alcool	13
5.3. Taux d'alcoolémie - influence sur l'aptitude à la conduite	13
5.4. Taux d'alcoolémie et risque d'accident	14
5.5. Mesures.	
5.5.1. Abaissement du taux d'alcoolémie punissable	16
5.5.2. Nouvelle procédure pour la constatation du taux d'alcoolémie	16
5.5.3. Commentaire sur l'appareillage électronique	17
5.5.3.1. Notions introductives	17
5.5.3.2. Activités du Comité scientifique	20
5.5.3.3. Exemples de législations à l'étranger	23
5.5.4. Les sanctions pour la conduite sous l'influence	25
6. <i>Stage pour automobilistes débutants.</i>	
6.1. Implication des conducteurs débutants dans les accidents - Analyse	28
6.2. Systèmes étrangers	33

	Blz.		Pages
6.3. Maatregelen	35	6.3. Mesures	35
6.4. Optimaliseren van de rijopleiding	36	6.4. Optimisation de l'apprentissage à la conduite	36
7. <i>Rijbewijs met punten.</i>		7. <i>Permis de conduire à points.</i>	
7.1. Doelstelling van het puntensysteem	38	7.1. Objectif du système des points	38
7.2. Buitenlandse systemen	39	7.2. Systèmes existants	39
7.3. Maatregelen	41	7.3. Mesures	41
7.4. In aanmerking te nemen misdrijven	42	7.4. Délits à prendre en considération	42
8. <i>Naleving verkeersregels en verkeerstoezicht.</i>		8. <i>Le respect des règles de circulation et surveillance du trafic.</i>	
8.1. Uitgangspunten	46	8.1. Principes	46
8.2. Maatregelen	47	8.2. Mesures	47
8.3. Automatisch werkende toestellen	47	8.3. Appareils fonctionnant automatiquement	47
B. Toelichting bij de wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidsbehooren moeten voldoen	49	B. Commentaire de la modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité	49
1. Doelstellingen van de wet	49	1. Objectif de la loi	49
2. Wettelijke basis inzake bijkomende erkenningsvoorwaarden voor de instellingen voor technische controle	49	2. Base légale des conditions supplémentaires d'agrément des organismes de contrôle technique	49
3. Invoering administratieve boetes voor de instellingen van de technische controle	50	3. Instauration d'amendes administratives pour les organismes de contrôle technique	50
4. Geschillenregeling	50	4. Règlement des contentieux	50
III. Inleiding door de indiener van het bijgevoegde wetsvoorstel en antwoord van de Minister	50	III. Exposé introductif de l'auteur de la proposition de loi jointe et réponse du Ministre	50
IV. Algemene bespreking	51	IV. Discussion générale	51
A. Uiteenzettingen van de leden	51	A. Interventions des membres	51
1. Het fenomeen verkeersonveiligheid en het beleid inzake verkeersveiligheid	51	1. Le phénomène de l'insécurité routière et la politique de sécurité routière	51
2. De in het wetsontwerp voorgestelde bepalingen	58	2. Les dispositions proposées dans le projet de loi	58
3. Kritiek op de filosofie van het ontwerp	63	3. Critiques portant sur la philosophie même du projet	63
B. Antwoorden van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen	65	B. Réponses du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications	65
1. Het dwingende karakter van de voorgestelde maatregelen	65	1. Le caractère répressif des dispositions proposées ...	65
2. Rijden onder invloed	65	2. L'alcool au volant	65
3. Stage voor nieuwe bestuurders	66	3. Le stage des nouveaux conducteurs	66
4. Rijbewijs met punten	66	4. Le permis à points	66
5. Vaststelling van overtredingen met automatische elektronische apparatuur	67	5. La constatation des infractions par des appareils électroniques automatiques	67
6. Bijzonderheden	67	6. Points particuliers	67
V. Hoorzittingen	68	V. Auditions	68
VI. Bespreking van de artikelen	79	VI. Discussion des articles	79
Tekst aangenomen door de Commissie	138	Tekst adopté par la Commission	138
Errata	176	Errata	176

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft van 30 januari tot 8 mei 1990 (30 januari, 13 februari, 13, 27 en 28 maart, 24 en 25 april, 7 en 8 mei) 14 vergaderingen gewijd aan het onderzoek van dit ontwerp en het erbij gevoegde wetsvoorstel.

I. — PROCEDUREKWESTIES

a) *Gebruikte documenten*

— Tijdens de eerste vergadering, die aan de inleiding van het wetsontwerp was gewijd, stelde de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen de leden van de Commissie in kennis van het verslag over de vergelijkende metingen van de alcoholconcentraties in de adem en het bloed, dat in november 1988 door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid werd gepubliceerd.

— Op verzoek van de leden heeft de Commissie ook kennis genomen van de studie « De verkeersongevallen tijdens het weekend en de jonge automobilisten — een statistische benadering » die door I. Thomas voor de verkeersdirectie van de Rijkswacht werd uitgevoerd.

— Op verzoek van een lid heeft de Voorzitter bij brief van 19 april 1990 aan de Minister van Binnenlandse Zaken gevraagd dat de technische handleiding voor de twee radartypes die thans door de Rijkswacht worden gebruikt, de Commissie ter hand zou worden gesteld.

De Minister heeft op 30 april 1990 een fotocopie van die twee handleidingen opgestuurd.

b) *Hoorzittingen*

Sommige leden hebben een brief ontvangen van professor R. Gillet, lid van het wetenschappelijk comité dat de studie van de vergelijkende metingen van de alcoholconcentraties in de adem en het bloed (cf. supra) liet uitvoeren — een brief waarin onder meer werd benadrukt dat in de BRD het materiaal voor de tests en de ademproef weliswaar in ruime mate door de politie wordt gebruikt, maar dat het bewijs van het misdrijf toch maar aan de hand van een bloedproef kan worden geleverd. De Commissie wenste dan ook meer inlichtingen te krijgen over de in het ontwerp voorgestelde procedure om het alcoholgehalte te meten en het misdrijf vast te stellen. Zij besloot bijgevolg een vergadering te wijden aan het horen van deskundigen, overeenkomstig artikel 23, 1, van het Reglement.

Die hoorzittingen vonden plaats tijdens de vergadering van 27 maart 1990 (cf. infra : V).

c) *Werkwijze*

Tijdens de artikelsgewijze bespreking werden alle artikelen een eerste maal besproken zonder dat toen reeds gestemd werd. Naar aanleiding van die eerste

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a consacré 14 réunions à l'examen du présent projet et de la proposition de loi jointe, du 30 janvier au 8 mai 1990 (30 janvier, 13 février, 13, 27 et 28 mars, 24 et 25 avril, 7 et 8 mai).

I. — QUESTIONS DE PROCEDURE

a) *Documents utilisés*

— Lors de la première réunion, consacrée à l'exposé introductif au projet de loi, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications a communiqué aux membres de la Commission le rapport publié en novembre 1988 par l'Institut belge pour la Sécurité routière sur les mesurages comparatifs des concentrations d'alcool dans l'haleine et dans le sang.

— A la demande des membres, la Commission a également disposé de l'étude « Les accidents du week-end et les jeunes conducteurs — Approche statistique », rédigée par I. Thomas pour la Direction Circulation de la Gendarmerie.

— A la demande d'un membre, le Président a demandé au Ministre de l'Intérieur, par lettre du 19 avril 1990, que la Commission puisse avoir communication du manuel technique des deux types de radar utilisés actuellement par la Gendarmerie.

Une photocopie de ces deux manuels a été transmise par le Ministre le 30 avril suivant.

b) *Auditions*

Après que certains membres eurent reçu une lettre du professeur R. Gillet, membre du comité scientifique organisateur de l'étude sur les mesurages comparatifs des concentrations d'alcool dans l'haleine et dans le sang (cf. supra), soulignant, entre autres, que si, en R.F.A., les appareils de test et d'analyse d'haleine sont largement utilisés par la police, la preuve de l'infraction ne peut toutefois y être établie que par une analyse sanguine, la Commission a estimé devoir obtenir un complément d'information sur la procédure proposée par le projet pour mesurer la concentration d'alcool et établir l'infraction. Elle a dès lors décidé de consacrer une réunion à l'audition d'experts, conformément à l'article 23, 1 du Règlement.

Ces auditions ont eu lieu lors de la réunion du 27 mars 1990 (voir ci-après : V).

c) *Méthode de travail*

Lors de la discussion des articles, tous les articles ont fait successivement l'objet d'un premier examen, sans que des votes n'interviennent à ce stade. Sur la

bespreking heeft de Regering na de vergadering van 25 april verschillende amendementen ingediend.

Ter vergadering van 7 mei werden bepaalde artikelen op grond van die amendementen opnieuw besproken.

De stemmingen hadden plaats ter vergadering van 8 mei.

d) *Uitvoeringsbesluiten*

— Bij het begin van de bespreking van het ontwerp vroegen verschillende leden dat de Commissie zou kunnen beschikken over de voorbereidende teksten van de ontwerpen en de koninklijke besluiten die ter uitvoering van het wetsontwerp dat thans ter tafel ligt zullen worden uitgevaardigd.

De Minister merkt op dat er weliswaar ontwerpen van koninklijk besluit in studie zijn, maar dat zij enkel het standpunt van de Minister van Verkeerswezen en niet dat van de voltallige Regering vertolken. Onderhavig ontwerp bepaalt evenwel dat de in beide gedeelten van het wetsontwerp voorgestelde regelingen (rijbewijs met punten en stage voor nieuwe bestuurders) via in Ministerraad overlegde koninklijke besluiten zullen worden ingevoerd.

— Na de bespreking van de artikelen 4 en 5 heeft de Minister zich ertoe verbonden in de koninklijke besluiten die de stage voor nieuwe bestuurders en de toekenning van punten voor het rijbewijs met punten moeten regelen met de opmerkingen van de leden rekening te houden, en ze voorts ter advies aan de Commissie voor te leggen.

II. — INLEIDING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

A. Algemene toelichting bij het wetsontwerp tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer

1. *Doel van het verkeersveiligheidsbeleid*

Het doel van het verkeersveiligheidsbeleid is de objectieve en de subjectieve onveiligheid voor alle categorieën weggebruikers zoveel mogelijk te verminderen, binnen een sociaal, economisch, financieel en ecologisch verantwoord kader (Vlot-Veilig-Betaalbaar-Leefbaar), dat de bereikbaarheid van personen, goederen en diensten verzekert voor iedereen.

1.1. De objectieve onveiligheid is de onveiligheid in termen van aanwijsbare gebeurtenissen (objectieve gegevens): ongevallen, doden, gewonden, stoffelijke schade.

1.2. De subjectieve onveiligheid is het negatief gevoel dat ontstaat door de dreiging van het verkeer in het

base de ce premier examen, le Gouvernement a, à l'issue de la réunion du 25 avril, déposé plusieurs amendements.

C'est sur la base du texte de ces amendements que certains articles ont fait l'objet d'une seconde discussion, lors de la réunion du 7 mai.

Les votes sont intervenus lors de la réunion du 8 mai.

d) *Arrêtés d'exécution*

— Au commencement de l'examen du projet, plusieurs membres ont demandé que la Commission puisse disposer des textes préparatoires des projets d'arrêtés royaux qui seront pris ultérieurement en application de la législation en discussion.

Le Ministre a alors fait observer que, si des projets d'arrêtés royaux sont en effet déjà à l'étude, ils ne reflètent cependant que le point de vue du seul Ministre des Communications et non celui du Gouvernement. Or, aux termes du présent projet, il est prévu que la mise au point des systèmes proposés dans deux des volets du projet de loi (le permis à points et le stage des nouveaux conducteurs) se fasse par voie d'arrêtés royaux délibérés en Conseil des Ministres.

— A l'issue de la discussion des articles 4 et 5, le Ministre a pris l'engagement que les arrêtés royaux réglant le stage des nouveaux conducteurs et l'attribution des points dans le cadre du permis à points tiendraient compte des observations formulées par des membres et qu'ils seraient d'autre part présentés à la Commission pour avis.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS

A. *Commentaire général sur le projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968*

1. *But de la politique de sécurité routière*

Le but de la politique de sécurité routière est de réduire autant que possible l'insécurité objective et subjective de toutes les catégories d'usagers de la route dans un cadre social, économique, financier et écologique cohérent (Fluidité et sécurité du trafic - Un transport économique et convivial) de manière à garantir l'accessibilité pour les personnes, les biens et les services.

1.1. L'insécurité objective est l'insécurité exprimée en termes d'événements dont la réalité est indiscutable (données objectives): accidents, tués, blessés, dégâts matériels.

1.2. L'insécurité subjective est le sentiment d'insécurité éprouvé par les personnes, provoqué par une

algemeen of in een specifieke situatie.

1.3. De verkeer(ston)leefbaarheid is het geheel van positieve en negatieve effecten van het verkeer op het menselijk welzijn en welbevinden. Daarbij is de subjectieve onveiligheid - naast de objectieve onveiligheid - een belangrijk (maar niet het enige) negatief effect. Andere negatieve effecten zijn : de onbruikbaarheid van de openbare ruimte voor sociale contacten, reukhinder, geluidsoverlast, visuele vervuiling, groentekort....

De verkeersonveiligheid (objectieve onveiligheid) is meestal het gevolg van menselijk falen in een concrete situatie die zelf heel wat ongevalsverwekkende factoren kan bevatten.

2. Onveiligheidsfactoren

De onveiligheid is functie van :

2.1. de mens-weggebruiker.

Het gedrag van de verkeersdeelnemer speelt ongetwijfeld een sleutelrol in de veilige afwikkeling van het verkeer. In de eerste plaats moet hij het verkeersreglement naleven dat zijn rechten en plichten in het verkeer bepaalt; de rijbewijsreglementering moet zijn rijkenis en rijvaardigheid waarborgen via een gedegen rij-opleiding.

De normering van het wegverkeer wordt afgedwongen door het politieel toezicht en de gerechtelijke vervolging en bestraffing, waarvan trouwens eveneens een belangrijke preventieve invloed uitgaat. Dit moet tot uiting komen in een voldoende hoge objectieve en vooral subjectief ervaren pakkans.

Veel belang moet worden gehecht aan de verkeersopvoeding in het algemeen, zoals die op latente wijze tot uiting moet komen in het verkeersgedrag van de ouders tegenover hun kinderen en de mentaliteit van de maatschappij tegenover de auto en het verkeersgebeuren.

Dit educatief proces moet trouwens concreet gestalte krijgen door het verkeersonderricht in de scholen en de organisatie van informatie- en sensibilisatiecampagnes.

2.2. De verplaatsingswijze - het voertuig. De auto is duidelijk het risico-element dat aanleiding heeft gegeven tot het ontstaan en het verder bestaan van het verkeersonveiligheidsprobleem.

Inzake de passieve en actieve veiligheid van motorvoertuigen werd er ongetwijfeld al een hele weg afgelegd, maar tegelijkertijd zijn auto's ook sneller en meer prestatiegericht geworden. Actieve veiligheidssystemen houden het risico in dat de subjectieve onveiligheid afneemt, zodat, volgens de theorie van het constante risico, de objectieve onveiligheid even groot blijft. De vraag kan dan ook worden gesteld in hoeverre de conceptie en het imago van de huidige auto's, bv. wat de agressiviteit betreft, in overeenstemming zijn met de principes van de verkeersveiligheid.

circulation ressentie comme menaçante en général ou par une situation spécifique.

1.3. La qualité du cadre de vie est la résultante des effets négatifs et positifs du trafic. Elle conditionne le bien-être des habitants. Dans ce contexte, l'insécurité subjective est - à côté de l'insécurité objective - un effet négatif important (sans être le seul). Autres effets négatifs : inaccessibilité de l'espace public empêchant les contacts sociaux, odeurs désagréables, surcharge sonore, pollution visuelle, absence de verdure...

L'insécurité routière objective est le plus souvent la conséquence de défaillances humaines dans une situation concrète qui, en elle-même, peut comporter toute une série de facteurs accidentogènes.

2. Facteurs d'insécurité

L'insécurité est fonction de :

2.1. L'Homme-usager.

Le comportement de l'usager de la route joue incontestablement un rôle clef dans la sécurité du trafic. En premier lieu, il doit respecter le code de la route qui précise ses obligations et ses droits; la réglementation portant sur le permis de conduire doit garantir les connaissances et les capacités par une formation adéquate à la conduite.

La réglementation du trafic doit être soutenue par un contrôle policier et la mise en oeuvre d'une procédure juridique et pénale de nature à exercer également une influence importante sur les comportements des usagers. Cette influence dépend d'un risque suffisamment élevé, sur le plan objectif mais surtout subjectif, de se faire verbaliser.

Une grande importance doit être accordée à l'éducation routière en général, et celle-ci doit être inspirée notamment par le comportement des parents en présence des enfants et par l'attitude de la société vis-à-vis de l'automobile et des phénomènes de circulation.

Cet aspect éducatif doit par ailleurs être abordé par l'enseignement de la circulation dans les écoles et par l'organisation de campagnes d'information et de sensibilisation.

2.2. Le mode de déplacement - le véhicule. Le véhicule automobile est, bien évidemment, l'élément de risque qui a généré et continue de générer le problème de l'insécurité routière.

En matière de sécurité passive et active des véhicules à moteur, des progrès incontestables ont certes été réalisés, mais en même temps, ces véhicules sont devenus plus rapides et performants. Les facteurs techniques de sécurité active peuvent toutefois diminuer sensiblement l'insécurité subjective, de telle sorte que l'insécurité objective reste importante, suivant la théorie du risque constant. On peut dès lors poser la question de savoir dans quelle mesure la conception et l'image de l'automobile actuelle, notamment par exemple en ce qui concerne l'agressivité, sont encore compatibles avec les principes de sécurité routière.

2.3. Het verkeers- of verplaatsingsmilieu dat vaste componenten (configuratie, scheiding van de verkeerssoorten, verlichting...) en bewegende componenten bevat (samenstelling van het verkeer, dichtheid van het verkeer, zijn snelheid, de snelheidsverschillen...). Het verkeersmilieu kan heel wat elementen bevatten die het ongeval in de hand werken of uitlokken (samen bewegen op één weggedeelte met aanzienlijke snelheidsverschillen, b.v.).

De relatie tussen een bepaald verkeersgedrag en het voorhanden zijnde verkeersmilieu (de weg) wordt meer en meer onderkend en het besef is gegroeid dat ongevallen kunnen worden voorkomen door in te werken niet alleen op het verkeersgedrag van de mens, maar ook op het verkeersmilieu zelf.

Zo beïnvloeden het uitzicht, de aanleg en de omgeving van de weg het verkeersgedrag en de rijnsnelheid van de bestuurder en kan een bepaald rijgedrag zelfs worden afgedwongen door de specifieke inrichting van de openbare weg: overzichtelijke kruispunten, aangepaste wegmarkering, snelheidsremmende inrichtingen.

Net zoals in de arbeidsongevallenpreventie, die streeft naar de beveiliging van de arbeidsplaats tegen mogelijke menselijke fouten, kan in de verkeersongevallenpreventie dezelfde ergonomische benadering worden toegepast, n.l. de aanpassing van het verkeersmilieu aan het menselijk gedrag en vooral de menselijke beperkingen op het fysiologische en sociaal-psychologische vlak (gezichts- en reactievermogen, betrokkenheid, risico-beleving, zelfbevestiging, ...).

De eisen die aan de bestuurder worden gesteld zullen anders moeten zijn naarmate hij zich in een verblijfsgebied of in een verkeersgebied bevindt.

Bijgevolg moeten er ook andere eisen worden gesteld aan de infrastructuur in een zone, waar de woon- en recreatiefunctie doorslaggevend is.

Het komt echter in de eerste plaats toe aan de wegbeheerders (de gewesten, de provincies en de gemeenten) om de wegeninfrastructuur veilig te ontwerpen rekening houdend met de aanwezigheid en het verkeersgedrag van alle weggebruikers (gemotoriseerde bestuurders, fietsers, voetgangers, maar ook kinderen, bejaarden en gehandicapten), maar ook met een aantal omgevingsfactoren, die de kwaliteit van het leven bepalen, meer bepaald in de verblijfsgebieden.

3. Auto's en hun gebruik

Het aantal auto's en het gebruik dat men er van maakt, bepaalt op zichzelf voor een groot deel de omvang van het onveiligheidsprobleem. Het aantal gereden auto/kilometers bepaalt de graad van blootstelling aan risico voor de automobilist zelf, zijn pas-

2.3. L'environnement routier comporte des éléments constants (configuration des lieux, séparation des catégories d'usagers, éclairage...) et des composantes mobiles (composition du trafic, son intensité, sa vitesse, les dispersions des vitesses,...). L'environnement routier peut comporter beaucoup d'éléments susceptibles de concourir à la survenance de l'accident ou de le provoquer directement (p.ex. pratiquer une vitesse d'un niveau très différent de celui des autres conducteurs sur une partie de route).

La relation entre un comportement déterminé et les conditions existantes de l'environnement routier (la route) est de mieux en mieux explorée et l'on a pris davantage conscience de ce que les accidents peuvent être évités par une action sur l'environnement routier, et pas seulement sur le comportement de l'usager.

C'est ainsi que l'aspect, l'aménagement et l'environnement de la route peuvent influencer le comportement routier et la vitesse du conducteur. Une certaine attitude de conduite peut donc être le résultat d'un aménagement spécifique de la voirie: le dégagement de la visibilité dans les carrefours, une signalisation routière adaptée, des dispositifs ralentisseurs.

De la même manière que dans la prévention des accidents de travail, dont l'action s'exerce pour renforcer la sécurité dans les lieux de travail et prévenir les erreurs humaines, la prévention des accidents routiers peut également être envisagée sous une approche ergonomique, en particulier par l'adaptation de l'environnement routier au comportement que l'on attend des usagers. On tiendra compte à cet égard des limites humaines du point de vue physiologique et socio-psychologique (capacité de perception et de réaction sur le plan visuel, implication, expérience du risque, volonté de s'affirmer,...).

Les règles de comportement qui s'imposent au conducteur doivent être différentes quant il emprunte une voirie de résidence ou une voirie de trafic.

Des normes différentes doivent dès lors être établies en matière d'infrastructure dans une zone où la fonction d'habitat et de délassément est déterminante.

Il appartient donc avant tout aux gestionnaires (les régions, les provinces et les communes) de concevoir l'infrastructure des voiries en tenant compte de la présence et du comportement de tous les usagers de la voirie (conducteurs motorisés, cyclistes, piétons, mais aussi les enfants, les personnes âgées et les handicapés), ainsi que d'un certain nombre de facteurs d'environnement qui touchent à la qualité de la vie et qui sont particuliers aux quartiers de résidence.

3. Véhicules automobiles et leur utilisation

Le nombre de véhicules et l'usage qu'on en fait déterminent par eux-mêmes, et pour une large part, l'ampleur du problème de l'insécurité routière. Le nombre de kilomètres-véhicules parcourus reflète le taux d'exposition au risque tant en ce qui concerne

sagiers en de andere weggebruikers (95 procent van de verkeersongevallen zijn aanrijdingen met of door een snelrijdend motorvoertuig).

3.1. Evolutie van het aantal personenauto's

In 1989 omvatte het motorvoertuigenpark 3 614 000 wagens (tegen 3 158 000 in 1980, 2 059 080 in 1970, 800 000 in 1960 en 273 000 in 1950), plus 130.000 motorfietsen, 370.000 bromfietsen, 140.000 landbouwtractoren en 450.000 vrachtwagens en autobussen.

Het autopark stijgt de laatste jaren gemiddeld met 3,5 % per jaar. Er mag verwacht worden dat tegen het jaar 2.000 het aantal personenwagens zal oplopen tot 4.100.000.

3.2. Het autogebruik

Het autogebruik is sterk gestegen vanaf 1986. Deze stijging was het gevolg van de sterke daling van de benzineprijzen met 12 % en de gelijktijdige stijging van de prijs voor het openbaar vervoer met 5,7 %.

Tussen 1985 en 1988 is de verkeersdruk op de autowegen toegenomen met 28,5 %. Op de gewone wegen nam de verkeersdruk toe met 14,8 %. In 1989 werd dezelfde toename vastgesteld : + 10 % op de autowegen en + 5 % op de gewone wegen.

4. Verkeersonveiligheid

4.1. Evolutie van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen

Tabel verkeersongevallen

	1980	1984	1985	1986	1987	1988
Doden - Tués	2 396	1 893	1 801	1 951 (+ 8,3%)	1 922 (- 1,5%)	1 967 (+ 2,3%)
Zwaar gewonden - Blessés graves	19 929	18 019	16 732	17 239 (+ 3,0%)	17 361 (+ 0,7%)	17 604 (+ 1,4%)
Doden + Zwaar gewonden Tués + Blessés graves	22 325	19 912	18 533	19 190 (+ 3,5%)	19 283 (+ 0,5%)	19 571 (+ 1,5%)
Licht gewonden Blessés légers	62 375	61 659	57 782	62 622 (+ 8,4%)	64 573 (+ 3,1%)	67 247 (+ 4,1%)
Totaal slachtoffers Total des victimes	84 700	81 571	76 315	81 812 (+ 7,2%)	83 856 (+ 2,5%)	86 818 (+ 3,5%)
Letselgevallen Accidents avec lésions corporelles	60 758	58 659	54 826	58 515 (+ 6,7%)	59 669 (+ 2,0%)	61 756 (+ 3,5%)

Bron : definitieve gegevens N.I.S.

Het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers blijkt opnieuw toe te nemen, wellicht onder invloed van de verkeerstoename.

De absolute piek van het aantal slachtoffers werd in 1970 bereikt met 107.777 slachtoffers. Nadien daalde het aantal slachtoffers tot 1985 (76.215 slachtoffers). Dit was het gevolg van, enerzijds, de hoge brandstofprijzen en de economische crisis en, anderzijds, het uitvaardigen van een aantal maatregelen zoals de invoering van het rijbewijs, de algemene snelheidsbeperkingen, de verplichte veiligheids-

l'automobiliste et ses passagers, que les autres usagers de la route (95 pour cent des accidents de la circulation sont des collisions avec - ou à cause de - véhicules motorisés rapides).

3.1. Evolution du nombre de voitures

En 1989, le parc automobile comptait 3 614 000 voitures (pour 3 158 000 en 1980, 2 059 080 en 1970, 800 000 en 1960 et 273 000 en 1950), ainsi que 130.000 motos, 370.000 cyclomoteurs, 140.000 tracteurs agricoles et 450.000 camions et autobus.

Le parc automobile augmente ces dernières années de 3,5 % l'an. On peut s'attendre à ce que le nombre de voitures s'élève à 4.100.000 unités en l'an 2000.

3.2. Utilisation de l'automobile

L'usage de l'automobile a augmenté fortement depuis 1986. Cette augmentation a été la conséquence de la forte baisse de 12 % des prix de l'essence et de la hausse simultanée de 5,7 % du prix des transports en commun.

De 1985 à 1988, la densité du trafic sur les autoroutes a augmenté de 28,5 %; sur les routes ordinaires, le trafic a augmenté de 14,8 %. La même augmentation a été notée en 1989 : + 10 % sur les autoroutes et + 5 % sur les routes ordinaires.

4. Insécurité routière

4.1. Evolution du nombre de victimes des accidents de la route.

Tableau accidents de la circulation

	1980	1984	1985	1986	1987	1988
Doden - Tués	2 396	1 893	1 801	1 951 (+ 8,3%)	1 922 (- 1,5%)	1 967 (+ 2,3%)
Zwaar gewonden - Blessés graves	19 929	18 019	16 732	17 239 (+ 3,0%)	17 361 (+ 0,7%)	17 604 (+ 1,4%)
Doden + Zwaar gewonden Tués + Blessés graves	22 325	19 912	18 533	19 190 (+ 3,5%)	19 283 (+ 0,5%)	19 571 (+ 1,5%)
Licht gewonden Blessés légers	62 375	61 659	57 782	62 622 (+ 8,4%)	64 573 (+ 3,1%)	67 247 (+ 4,1%)
Totaal slachtoffers Total des victimes	84 700	81 571	76 315	81 812 (+ 7,2%)	83 856 (+ 2,5%)	86 818 (+ 3,5%)
Letselgevallen Accidents avec lésions corporelles	60 758	58 659	54 826	58 515 (+ 6,7%)	59 669 (+ 2,0%)	61 756 (+ 3,5%)

Source : chiffres définitifs I.N.S.

Le nombre d'accidents de la circulation et de victimes semble être à nouveau en augmentation, et cela probablement sous l'effet de l'accroissement du trafic.

Le maximum absolu de 107.777 victimes a été atteint en 1970. Ce nombre a ensuite diminué jusqu'à 76.215 victimes en 1985. C'était la conséquence du prix élevé des carburants et de la crise économique d'une part, et, d'autre part, d'une série de mesures comme l'instauration du permis de conduire, les limitations générales de la vitesse, le port obligatoire de la ceinture de sécurité, du casque pour les cyclomo-

gordels, de valhelm voor bromfietzers, de verlaging van het strafbaar alcoholgehalte van 1,5 pro mille naar 0,8 pro mille en de invoering van de zware overtredingen.

Na 1985 is ingevolge de toenemende automobilititeit die in de hand gewerkt werd door de ineensinking van de benzineprijzen en de gunstige economische toestand het aantal verkeersslachtoffers opnieuw gaan stijgen. Het bedroeg in 1988 reeds opnieuw 86.818 slachtoffers.

In Europa is België het land met het meeste aantal doden en gewonden per 100.000 auto's in het verkeer. Wat het aantal doden per 100.000 auto's in het verkeer betreft, wordt België in Europa alleen vooraf gegaan door Griekenland, Portugal en Spanje.

4.2. Evolutie van de verkeersonveiligheid in 1989

	Aantal letselgevallen — <i>Accidents corporels</i>	(1) Doden — <i>Tués</i>	(2) Zwaargewonden — <i>Blessés graves</i>	(3) Lichtgewonden — <i>Blessés légers</i>	(3) Totaal 1+2+3 — <i>Total 1+2+3</i>
1989 7 maanden def. <i>7 mois déf.</i>	34 453	843	10 362	37 305	48 510
3 maanden voorlopig <i>3 mois provisoires</i>	14 961	414	4 517	16 080	21 011
3 maanden estimatie (x 1 065) <i>3 mois estimation (x 1 065)</i>	15 933	441	4 811	17 125	22 377
1989 10 maanden (7 def. + 3 estim.) <i>10 mois (7 déf. + 3 estim.)</i>	50 386	1 284	15 173	54 430	70 887
1988 10 maanden <i>10 mois</i>	51 541	1 347	15 025	56 082	72 454
1987 10 maanden <i>10 mois</i>	49 516	1 259	14 806	53 595	69 660
1989/1988	- 2,2	- 4,7	1,0	- 2,9	- 2,2
1988/1987	4,1	7,0	1,5	4,6	4,0

Aantal letselgevallen en slachtoffers - 1989

Nombre d'accidents corporels et de victimes - 1989

4.3. Slachtoffers

4.3.1. Volgens het soort weggebruiker

De gedode, dodelijk en zwaargewonde weggebruikers kunnen naargelang van het vervoermiddel als volgt worden uitgesplitst :

- personenwagens : 57,6 %
- bromfietsen A en B : 12,6 %
- voetgangers : 10,6 %
- fietsen : 10,3 %
- motorfietsen : 5,1 %
- gebruikswagens en landbouwvoertuigen : 2,6 %
- autobussen, autocars : 0,5 %
- treinen, trams, andere, onbekend : 0,6 %

4.3.2. Volgens de leeftijdscategorie - Meest getroffen leeftijdsgroep - Doden en zwaargewonden

- alle weggebruikers samen : 20-25 jaar
- personenautobestuurders : 20-25 jaar
- voetgangers : 5- 9 jaar
- fietsers : 10-14 jaar

4.3. Victimes

4.3.1. Selon le type d'utilisateur

Les usagers tués, mortellement blessés et blessés graves se répartissent, en fonction du mode de déplacement, de la manière suivante :

- voitures : 57,6 %
- cyclomoteurs A et B : 12,6 %
- piétons : 10,6 %
- vélos : 10,3 %
- motos : 5,1 %
- véhicules utilitaires et agricoles : 2,6 %
- bus, cars : 0,5 %
- trains, trams, autres, inconnus : 0,6 %

4.3.2. Selon le groupe d'âges - Groupes les plus touchés - Tués et blessés graves

- tous usagers : 20-25 ans
- automobilistes : 20-25 ans
- piétons : 5- 9 ans
- cyclistes : 10-14 ans

toristes, la diminution du taux d'alcoolémie de 1,5 à 0,8 pour mille et de l'instauration de la notion d'infractions graves.

Après 1985, le nombre des victimes de la circulation a de nouveau augmenté par suite de l'effondrement des prix de l'essence et de la situation économique favorable. En 1988, on a de nouveau compté 86.818 victimes.

En Europe, c'est la Belgique qui compte le plus grand nombre de tués et de blessés par 100.000 voitures en circulation. En ce qui concerne le nombre de tués par 100.000 voitures, elle n'est précédée en Europe que par la Grèce, le Portugal et l'Espagne.

4.2. Evolution de l'insécurité routière en 1989

- bromfietzers : 16-18 jaar
- motorfietzers : 18-23 jaar

4.4. Tijdstip van de ongevallen

(1) Dagen

-de meeste ongevallen gebeuren op vrijdagen (16,8%).

-de meeste doden vallen op zaterdagen (19,3 %) en zondagen (19,2 %).

-de meeste zwaargewonden vallen op zondagen (18,4%).

(2) Uren

-de meeste ongevallen gebeuren tussen 17 en 18 uur (8,9%).

-de meeste slachtoffers vallen tussen 17 en 18 uur (8,9%).

-de meeste doden vallen tussen 17 en 19 uur (11,6%).

4.5. Plaats van de ongevallen

-de meeste ongevallen gebeuren binnen de bebouwde kom (64 %).

-de meeste doden vallen buiten de bebouwde kom (56,8%).

-de meeste zwaargewonden vallen binnen de bebouwde kom (55,9%).

-de meeste lichtgewonden vallen binnen de bebouwde kom (67,9%).

4.6. Voornaamste omstandigheden die aanleiding geven tot het ongeval.

- snelheid : - niet aangepaste snelheid : 30,5 %.
- controle over stuur verloren : 22,3 %.
- slippen : 11,7 %.
- Totaal : 63,5 %.

- voorrang : 25,1%.

- links afslaan : 14,8%.

- alcohol (dronkenschap-ademtest positief of geweigerd) : 9,2%.

-niet-reglementaire plaats : 9 %.

4.7. Bijzondere ongevals categorieën.

4.7.1. Zwakke weggebruikers

De zwakke weggebruikers vertegenwoordigen 33,5% van de verkeersslachtoffers : de meest getroffen categorieën zijn de bromfietzers (12,6 %), gevolgd door de voetgangers (10,6 %) en de fietsers (10,3 %).

De voetgangers vertegenwoordigen wel 14 % van het aantal verkeersdoden.

4.7.2. Voetgangers

Bij de voetgangers zijn de meest bedreigde leeftijdsgroepen deze van 5 tot 10 jaar (14 % van de slachtoffers) en de personen van meer dan 75 jaar oud (14 % van de slachtoffers).

De meeste ongevallen met voetgangers gebeuren binnen de bebouwde kom (80 %) en bij het oversteken van de rijbaan (83 %). De voetgangers worden meestal aangereden door een motorvoertuig (92 % van de ongevallen).

4.7.3. Fietsers

Bij de fietsers zijn de meest bedreigde leeftijdsgroepen deze van 10 tot 15 jaar (17 % van de slachtoffers) en de personen van meer dan 75 jaar oud (8 % van de slachtoffers).

- cyclomotoristes : 16-18 ans

- motocyclistes : 18-23 ans

4.4. Répartition des accidents dans le temps

(1) Jours

-la plupart des accidents se produisent le vendredi: 16,8 %

-la plupart des tués sont enregistrés le samedi (19,3 %) et le dimanche (19,2 %)

-la plupart des blessés graves sont enregistrés le dimanche (18,4%).

(2) Heures

-la plupart des accidents surviennent entre 17 et 18 heures (8,9%)

-la plupart des victimes sont enregistrées entre 17 et 18 heures (8,9%)

-la plupart des tués sont enregistrés entre 17 et 19 heures (11,6%)

4.5. Localisation des accidents

-la majorité des accidents ont lieu dans les agglomérations (64 %)

-la majorité des tués sont enregistrés en dehors des agglomérations (56,8 %)

-la majorité des blessés graves sont enregistrés dans les agglomérations (55,9 %)

-la majorité des blessés légers sont enregistrés dans les agglomérations (67,9 %)

4.6. Principales circonstances conduisant à l'accident.

-vitesse : - vitesse non adaptée : 30,5 %

- perte de contrôle du véhicule : 22,3 %

- dérapage : 11,7 %

Total : 63,5 %

- priorité : 25,1 %

- changement de direction vers la gauche : 14,8 %

- alcool (test de l'haleine positif ou refusé) : 9,2 %

-place non réglementaire sur la voie publique : 9 %.

4.7. Types particuliers d'accidents

4.7.1. Usagers lents

Les usagers lents représentent 33,5 % des victimes de la circulation : les catégories les plus touchées sont les cyclomotoristes (12,6 %), suivis par les piétons (10,6 %) et les cyclistes (10,3 %).

Les piétons constituent 14 % du nombre de tués.

4.7.2. Piétons

Leurs groupes d'âge les plus menacés sont les enfants de 5 à 10 ans (14 % des victimes) et les personnes de plus de 75 ans (14 % des victimes).

La plupart des accidents avec des piétons surviennent dans les agglomérations (80 %) et lors de la traversée des routes (83 %). Les piétons sont le plus souvent heurtés par un véhicule à moteur (92 % des accidents).

4.7.3. Cyclistes

Leurs groupes d'âge les plus menacés sont celui des 10 à 15 ans (17 % des victimes) et celui des personnes de plus de 75 ans (8 % des victimes).

De meest voorkomende ongevalstypen zijn : het eenzijdig ongeval zoals een valpartij (12 % van de ongevallen), een botsing op de rijbaan met een voertuig dat in de zelfde richting rijdt (20 % van de ongevallen) en ongevallen op kruispunten bij het afslaan (18,2 % van de ongevallen).

4.7.4. Bromfietsen

De meest bedreigde leeftijdsgroep is deze van 15 tot 20 jaar (50 % van de ongevallen).

De voornaamste ongevalstypen zijn : het eenzijdig ongeval (17,8 % van de ongevallen), de aanrijding op een kruispunt met fietspad (13,3 % van de ongevallen) en de botsing op een kruispunt met een voertuig dat van richting verandert (9,6 % van de ongevallen).

4.7.5. Vrachtwagens

De vrachtwagens vertegenwoordigen 8,6 % van het motorvoertuigenpark. Zij vertegenwoordigen 10,6 % van het verkeer.

De vrachtwagens worden betrokken in 11,4 % van de aanrijdingen tussen voertuigen (4.979 op een totaal van 43.546 aanrijdingen). De meest voorkomende ongevalstypen zijn : aanrijdingen op een kruispunt (34 % van de ongevallen) en aanrijdingen langs achter (30 %).

Belangrijke ongevalstypen zijn ook de eenzijdige ongevallen (14,6 %) en de frontale botsingen (11 %).

In 5,3 % van de ongevallen met vrachtwagens valt een dode te betreuen. Bij de andere ongevallen is dit slechts het geval in 2,3 % van de ongevallen.

In 25,1 % van de ongevallen met vrachtwagens valt een zwaar gewonde te betreuen. Dit is slechts het geval in 23 % van de andere ongevallen.

Vrachtwagens zijn niet oververtegenwoordigd in de verkeersongevallen. De ongevallen met vrachtwagens hebben wel zwaardere gevolgen dan de andere ongevallen.

4.8. Bijzondere ongevalsoorzaken

4.8.1. Rijden onder invloed

Dronkenschap aan het stuur blijft een van de belangrijkste ongevalsoorzaken. Buitenlands onderzoek wijst uit dat in 30 tot 40% van de dodelijke ongevallen alcohol een belangrijke rol speelt. Wij hebben helaas geen reden om aan te nemen dat het in ons land anders zou zijn.

Dat betekent dat jaarlijks ruim 600 doden en 5.000 zwaargewonden slachtoffer zijn van alcohol in het verkeer.

Hoewel er een maatschappelijke consensus bestaat over het nuchter rijden gebeurt het maar al te dikwijls dat men toch gaat rijden als men gedronken heeft.

4.8.2. Weekendongevallen - jonge bestuurders

Bijna 40 procent van het aantal ongevallen met lichamelijke verwondingen doen zich voor tijdens het weekend. De helft van het aantal dode en zwaargewonde bestuurders en passagiers van personenwagens vallen tijdens het weekend. Hier situeert zich het probleem van de jonge bestuurders.

Tijdens de weekendnachten zijn 42% van alle doden en zwaargewonden jonge bestuurders tussen 18

Les types d'accidents les plus fréquents sont : l'accident unilatéral, comme une chute (12 % des accidents), la collision sur la chaussée avec un véhicule allant dans le même sens (20 % des accidents) et les accidents en tournant aux carrefours (18,2 % des accidents).

4.7.4. Cyclomotoristes

La classe d'âge la plus menacée est celle des 15 à 20 ans (50 % des accidents).

Les principaux types d'accidents sont : l'accident unilatéral (17,8 %) la collision à un carrefour avec pistes cyclables (13,3 %) et la collision à un carrefour avec un véhicule changeant de direction (9,6 %).

4.7.5. Poids lourds

Les poids lourds constituent 8,6 % du parc automobile. Ils représentent 10,6 % du trafic.

Les poids lourds sont impliqués dans 11,4 % des collisions entre véhicules (4.979 sur un total de 43.546 collisions). Les types d'accidents les plus fréquents sont : les accidents à un carrefour (34 % des accidents) et les collisions à l'arrière (30 %).

Les accidents unilatéraux (14,6 %) et les collisions frontales (11 %) sont des types importants d'accidents.

Dans 5,3 % des accidents avec des poids lourds, il y a perte de vie humaine; pour les autres accidents, ce n'est le cas qu'à raison de 2,3 %.

Dans 25,1 % des accidents avec des poids lourds, il y a un blessé grave; dans les autres accidents, c'est dans 23 % des cas.

Les poids lourds ne sont pas surimpliqués dans les accidents de la circulation, mais les accidents dans lesquels ils figurent ont des conséquences plus graves.

4.8. Causes principales d'accidents

4.8.1. L'ivresse au volant

L'alcool au volant demeure l'une des principales causes d'accidents. Une enquête à l'étranger révèle que dans 30 à 40 % des accidents mortels, l'alcool est le grand responsable. Nous n'avons, hélas, aucune raison de penser qu'il en va autrement dans notre pays.

Cela signifie qu'annuellement plus de 600 morts et 5000 blessés graves sont les victimes de l'alcool au volant.

Bien qu'il existe un consensus social sur la nécessité d'une conduite sans boisson, il arrive trop souvent que l'on conduise quand même après avoir bu.

4.8.2. Les accidents du week-end - Jeunes conducteurs

Près de 40 % des accidents avec blessures corporelles se produisent au cours du week-end. C'est aussi au cours du week-end que surviennent la moitié des accidents causant la mort ou blessant gravement des conducteurs et des passagers. C'est ici que se situe le problème des jeunes conducteurs.

Durant les nuits de fin de semaine, 42 % de toutes les victimes d'accidents graves de la circulation sont

en 24 jaar; 51% van de dode en zwaargewonde passagiers zaten in auto's bestuurd door jonge chauffeurs.

Eén op twee jongeren die overlijden tussen 18 en 24 jaar is een dodelijk slachtoffer in het verkeer. Jongeren vertegenwoordigen slechts 11% van de nationale bevolking, maar 30% van de dode en zwaargewonde bestuurders en passagiers zijn jongeren. D.w.z. dat één op drie dode of zwaargewonde bestuurders en passagiers tussen 18 en 24 jaar oud is.

Ongevallen met jongeren doen zich vooral voor tijdens de week-ends, omdat het uitgaansleven, waaraan zij in grote mate deelnemen, zich op dat ogenblik situeert. Daarbij spelen heel wat factoren een rol, zoals alcohol, overbelasting en staat van het voertuig, rijden in risicoverzwarende omstandigheden ('s nachts, slechte weersomstandigheden, ...), maar ook een aantal leeftijdsgebonden factoren zoals overmoedigheid, mannelijkheid, geldingsdrang, risicobelewing, ..

Daarnaast wordt algemeen aangenomen dat een gebrek aan rijervaring in combinatie met boven genoemde factoren een belangrijke rol speelt.

Een bijzondere aanpak met betrekking tot deze doelgroep is vereist.

4.8.3. Niet-naleving verkeersregels

In het algemeen wordt er langs verscheidene zijden op gewezen dat de gemiddelde automobilist het niet zo nauw meer neemt met de voorschriften van het verkeersreglement: de bijzondere snelheidsbepalingen worden niet voldoende meer nageleefd, manoeuvres zoals links afslaan worden onzorgvuldig uitgevoerd, voorrang wordt minder verleend, bij slecht weer wordt er geen voldoende afstand gehouden of geen snelheid verminderd, er wordt meer door het rood licht gereden, enzovoort.

Nochtans is de naleving van de verkeersregels een basisvereiste voor een ordentelijk en veilig verkeersverloop.

Fundamenteel moet elke automobilist zich bewust zijn van de risico's die het autorijden met zich meebrengt en zich een defensief en anticiperend rijgedrag opleggen dat geïnspireerd wordt door een positief ingestelde verkeersmentaliteit, inzonderheid met betrekking tot fietsers en voetgangers.

4.9. Besluit

Gekonfronteerd met deze gegevens en vaststellingen wil de Regering alles in het werk stellen om de verkeersveiligheid drastisch te verbeteren.

Dit ontwerp wijzigt de wet betreffende de politie over het wegverkeer die betrekking heeft op de normering van het rijgedrag van de weggebruikers en de naleving ervan.

Gelet op de voornaamste ongevalsoorzaken worden maatregelen voorgesteld op de volgende domeinen :

- rijden onder invloed,
- de weekendongevallen en de beginnende bestuurders,

des jeunes conducteurs de 18 à 24 ans. 51 % des passagers tués et grièvement blessés se trouvaient dans des voitures conduites par de jeunes conducteurs.

Sur deux jeunes de 18 à 24 ans qui meurent, un est la victime mortelle d'un accident de la circulation. Les jeunes ne représentent que 11 % de notre population, mais 30 % des conducteurs et passagers morts et blessés graves. Sur trois conducteurs et passagers morts ou blessés graves, un est donc âgé de 18 à 24 ans.

Les accidents avec des jeunes conducteurs ont lieu surtout les week-ends, parce que les sorties auxquelles ils participent en grand nombre ont lieu à ce moment. Un nombre de facteurs jouent un rôle en l'occurrence comme l'alcool, la surcharge et l'état du véhicule, le fait de conduire dans des circonstances comportant plus de risques (la nuit, dans les intempéries,...), mais aussi lorsque certains facteurs humains liés à l'âge entrent en jeu, tels que la témérité, la virilité, le besoin de s'affirmer, le goût du risque,...

De plus, il est généralement admis que le manque d'expérience lié aux facteurs précités est également un élément important.

Il faut donc absolument s'intéresser à cette catégorie de conducteurs.

4.8.3. Le non-respect des règles de circulation

De divers côtés, on fait remarquer que l'automobiliste moyen ne se tient pas très scrupuleusement aux prescriptions du règlement de la circulation : les limitations de vitesse spéciales ne sont plus suffisamment respectées, des manoeuvres comme virer à gauche sont exécutées sans précautions, la priorité est de moins en moins cédée, par mauvais temps la distance n'est pas suffisamment maintenue ou la vitesse n'est pas diminuée, on brûle de plus en plus les feux rouges, etc.

Le respect des règles de la circulation est cependant la condition élémentaire d'une circulation ordonnée et sans risques.

Tout automobiliste doit être fondamentalement conscient des risques que la conduite d'un véhicule entraîne et doit s'imposer une conduite défensive et anticipative, inspirée par une attitude positive, particulièrement à l'égard des cyclistes et des piétons.

4.9. Conclusions

Confronté à ces situations, le Gouvernement a la ferme intention de mettre en oeuvre tous les moyens disponibles pour améliorer la sécurité sur les routes.

Ce projet modifie la loi sur la police de la circulation routière en ce qu'elle concerne la normalisation du comportement des usagers de la route et le respect de cette loi.

Compte tenu des principales causes d'accidents, des mesures sont proposées dans les domaines suivants:

- la conduite sous l'influence de l'alcool;
- les accidents du week-end et les conducteurs débutants;

- de naleving van de verkeersregels en de optimalisatie van het toezicht.

5. Alcohol

5.1. Drinken en alcoholgehalte

Aangenomen wordt dat het alcoholgehalte van het bloed $\pm 0,3 \text{ ‰}$ is na het drinken van 1 glas bier, van 1 glas wijn of van 1 glas aperitief. Het bedraagt $\pm 0,6 \text{ ‰}$ na twee glazen daarvan, $\pm 0,9 \text{ ‰}$ na drie glazen en $\pm 1,2 \text{ ‰}$ na 4 glazen.

Die waarden zijn gemiddelden.

Het alcoholgehalte is afhankelijk van een aantal factoren, waarmee ook rekening gehouden wordt in de formule van WIDMARK waaruit blijkt dat van belang zijn :

- de verbruikte hoeveelheid alcohol (A)
- het gewicht van de drinker (lichte personen hebben sneller een hoger alcoholgehalte) (p)
- het geslacht : vrouwen hebben vlugger een hoger alcoholgehalte ($r = 0,68$ voor mannen, $r = 0,56$ voor vrouwen)
- het drinkritme (t)

$$\text{alcoholgehalte} = \frac{A}{p \times r} - (0,08 \times t)$$

5.2. Eliminatie van de alcohol

De alcohol verdwijnt uit het bloed (hoofdzakelijk door verbranding in de lever, in kleine mate door transpiratie en urine) aan een snelheid van 0,08 tot 0,21 pro mille per uur. Gemiddeld is dat 0,15 pro mille per uur. Bij de berekening in gerechtszaken wordt de voor de verdachte meest gunstige waarde van 0,08 gehanteerd (Corr. Namen, 10 januari 1969, J.T. 1969, 223).

Indien zes glazen bier, op één uur gedronken, tot 1,3 pro mille alcoholgehalte aanleiding geven, duurt het 9 uur eer de alcohol uit het bloed is verdwenen.

Indien zes glazen bier om het uur gedronken worden, zal de alcoholgehaltecurve zes maal tot 0,2 ‰ stijgen.

Indien de zes glazen over een tijdspanne van bijvoorbeeld twee uur gespreid worden, is er nadien vijf uur nodig om die alcohol volledig te elimineren.

De samenstelling van de maaltijd is eveneens belangrijk. Glucose, fructose, vetten en proteïnen hebben voor gevolg dat, voor een zelfde hoeveelheid alcohol, het alcoholgehalte lager is.

5.3. Alcoholgehalte en invloed op de rijvaardigheid

0,15 ‰ : alleen verstoring van de reacties van bijzonder aan alcohol gevoelige personen : kinderen, zwakkeren, zwangere vrouwen, gebruikers van geneesmiddelen...

0,5 : keuzereaktietijd wordt langer; schatten van afstanden en snelheden gaat moeilijker; lichte vorm van euforie.

- le respect des règles de la circulation et l'optimisation de la surveillance.

5. L'alcool

5.1. Boisson et taux d'alcoolémie

On considère que le taux d'alcool dans le sang est de $\pm 0,3 \text{ ‰}$ après absorption d'un verre de bière, ou d'un verre de vin, ou d'un verre d'apéritif. Il est de $\pm 0,6 \text{ ‰}$ après deux verres de ces mêmes boissons, de $\pm 0,9 \text{ ‰}$ après trois verres et de $\pm 1,2 \text{ ‰}$ après quatre verres.

Ces valeurs sont des moyennes.

Le taux d'imprégnation alcoolique dépend d'un certain nombre de facteurs dont il est tenu compte dans la formule de WIDMARK et d'où il ressort que les éléments suivants sont importants :

- la quantité d'alcool consommée (A)
- le poids du consommateur (les « poids légers » atteignent plus vite un taux d'alcoolémie élevé) (p)
- le sexe : l'alcool agit davantage sur les femmes ($r = 0,68$ pour les hommes, $r = 0,56$ pour les femmes)
- le rythme d'absorption (t)

$$\text{le taux d'imprégnation alcoolique} = \frac{A}{p \times r} - (0,08 \times t)$$

5.2. Elimination de l'alcool

L'alcool est éliminé du sang (principalement par combustion dans le foie et dans une moindre mesure par la transpiration et l'urine) à raison de 0,08 à 0,21 pour mille, à l'heure. En moyenne 0,15 pour mille à l'heure. Lors du calcul dans les affaires judiciaires, c'est la valeur la plus favorable au prévenu, c'est-à-dire 0,08, qui est retenue (Corr. Namur, 10 janvier 1969, J.T. 1969, 223).

Si six verres de bière, bus en une heure, donnent un taux d'alcoolémie de 1,3 pour mille, il faudra attendre 9 heures pour que l'alcool soit complètement éliminé.

Si six verres de bière sont bus à raison d'un par heure, la courbe du taux d'imprégnation alcoolique remontera six fois à 0,2 pour mille.

Si les six verres sont bus au cours d'un repas complet (d'une durée de deux heures, par exemple), il faudra cinq heures supplémentaires avant que l'alcool ne soit complètement éliminé.

La composition du repas a également de l'importance. Les glucoses, les fructoses, les matières grasses et les protéines ont pour effet, pour une même quantité d'alcool, de maintenir le taux d'imprégnation alcoolique à un niveau plus bas.

5.3. Taux d'alcoolémie et influence sur la conduite

0,15 ‰ : réactions perturbées chez les personnes particulièrement sensibles à l'alcool : enfants, personnes plus faibles, femmes enceintes, consommateurs de médicaments...

0,5 : allongement du temps nécessaire à une prise de décision ; l'évaluation des distances et des vitesses est perturbée légèrement ; tendance à l'euphorie.

1 : enkelvoudige reaktietijd wordt langer, motorische controle gestoord, reactie op gezichts- en gehoor-prikkels wordt langer.

1,5 : 50 procent van de personen is zichtbaar dronken.

2 : kennelijke dronkenschap bij iedereen.

3 : coma.

5 tot 7 : dood.

Referenties :

-Le rôle de l'alcool et les médicaments dans les accidents de la route, OCDE, Paris, 1978.

-Alcohol en Verkeer. Een dodelijke combinatie, S.W.O.V. m.m.v. Rijksuniversiteit Leiden, 1988, 11.

-Onderzoek naar alcohol-, geneesmiddelen- en druggebruik bij verkeersslachtoffers, S.W.O.V. Leidschendam, 1987.

-The potentiating effect of alcohol on drivers injury, Waller, P.F. 29 the Annual proceedings American Association for Automotive Driving, Washington DC, October 7, 9, 1985.

-Alcohol en Verkeer, Dr. W. Buikhuizen, Meppel, 1968, 163.

-Het effect van alcohol op het waarnemen van verkeerssituaties, R.W. Jongman, T. Alc. Drugs, 1975 (1), nr I, 19 e.v.

-New research on the role of alcohol and drugs in road accidents, O.C.D.E. Paris, 1978.

5.4. Alcoholgehalte en ongevalsrisico

9,2 % van de bij ongevallen met lichamelijk letsel betrokken bestuurders waren dronken, hebben een positieve ademtest afgelegd of de ademtest-bloedproef geweigerd (cijfers 1988).

Een onderzoek in 1975 uitgevoerd in het AZ Gent wees uit dat 47 % van de slachtoffers die met schedelkwetsuren in het ziekenhuis werden opgenomen een alcoholgehalte hadden van 0,8 pro mille of meer. Zie L'importance de l'alcoolémie chez les accidentés du trafic G.R. Hoffman, J. Merckx, C. Celen, C. van Peteghem ; JIDITVA, 61, 3.1975 (Studiefonds voor Veilig Wegverkeer, Brussel).

Dit percentage stemt overeen met dat van buitenlandse onderzoeken. Zie Le rôle de l'alcool et les médicaments dans les accidents de la route, OCDE, Paris, 1978.

-Ongevalsrisico

(K. Freudenberg, Unfallchance und Blutalkohol, Blutalkohol, 1972, bevestigd door o.m. Borkenstein, Grand Rapids-onderzoek, USA ; Froentjens, Nederland e.a.).

1 : allongement du temps de réaction, troubles du contrôle moteur, allongement de la réaction aux stimuli visuels et auditifs.

1,5 : 50 % des individus sont visiblement ivres.

2 : ivresse caractérisée chez tout le monde.

3 : coma.

de 5 à 7 : mort.

Références :

-Le rôle de l'alcool et les médicaments dans les accidents de la route, OCDE, Paris, 1978.

-Alcohol en Verkeer. Een dodelijke combinatie, S.W.O.V. m.m.v. Rijksuniversiteit Leiden, 1988, 11.

-Onderzoek naar alcohol-, geneesmiddelen- en druggebruik bij verkeersslachtoffers, S.W.O.V. Leidschendam, 1987.

-The potentiating effect of alcohol on drivers injury, Waller, P.F. 29 the Annual proceedings American Association for Automotive Driving, Washington DC, October 7, 9, 1985.

-Alcohol en Verkeer, Dr. W. Buikhuizen, Meppel, 1968, 163.

-Het effect van alcohol op het waarnemen van verkeerssituaties, R.W. Jongman, T. Alc. Drugs, 1975 (1), n° I, 19 e.s.

-New research on the role of alcohol and drugs in road accidents, O.C.D.E. Paris, 1978.

5.4. Taux d'alcoolémie et risque d'accident

9,2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel étaient sous l'influence de l'alcool, soit que le test de l'haleine fût positif, soit qu'ils eussent refusé de subir l'épreuve respiratoire ou la prise de sang (chiffres 1988).

Une enquête menée en 1975 à l'hôpital universitaire de Gand a démontré que 47 % des victimes conduites à l'hôpital et atteintes de traumatismes crâniens avaient un taux d'imprégnation alcoolique de 0,8 g par litre de sang ou plus. Voir : L'importance de l'alcoolémie chez les accidentés du trafic, G.R. Hoffman, J. Merckx, C. Celen, C. Van Peteghem ; JIDITVA, 61, 3.1975 (Fonds d'Etudes pour la Sécurité Routière, Bruxelles)

Ce pourcentage concorde avec celui d'études effectuées à l'étranger. Voir : Le rôle de l'alcool et les médicaments dans les accidents de la route : OCDE, Paris, 1978.

-Risque d'accident

(K. Freudenberg, Unfallchance und Blutalkohol, 1972, confirmé notamment par Borkenstein, L'étude Grand Rapids, USA ; Froentjens, Pays-Bas, etc.).

ALCOHOLGEHALTE EN ONGEVALSRISICO

TAUX D'ALCOOLEMIE ET RISQUE D'ACCIDENT

Alcoholgehalte in ‰ — Taux d'imprégnation d'alcool en ‰	Ongevalsrisico — Risque d'accident		
	Dodelijke ongevallen — Accidents mortels	Ongevallen met gewonden — Accidents avec blessés	Ongevallen met stoffelijke schade — Accidents avec dommages matériels
0,0	1,00	1,00	1,00
0,1	1,20	1,16	1,07
0,2	1,45	1,35	1,15
0,3	1,75	1,57	1,24
0,4	2,10	1,83	1,35
0,5	2,53	2,12	1,43
0,6	3,05	2,47	1,53
0,7	3,67	2,87	1,65
0,8	4,42	3,33	1,77
0,9	5,32	3,87	1,90
1,0	6,40	4,50	2,04
1,1	7,71	5,23	2,19
1,2	9,29	6,08	2,35
1,3	11,18	7,07	2,52
1,4	13,46	8,21	2,71
1,5	16,21	9,55	2,91

Uit deze tabel blijkt dat het relatief ongevalsrisico gevoelig verhoogt vanaf 0,5 g per liter bloed. Stelt men het risico op een zwaar ongeval van een nuchtere bestuurder gelijk aan 1, dan is bij 0,5 g per liter bloed het risico al verdubbeld en bij 0,8 g per liter bloed verviervoudigd.

-Jongeren hebben sneller een grote ongevalskans.

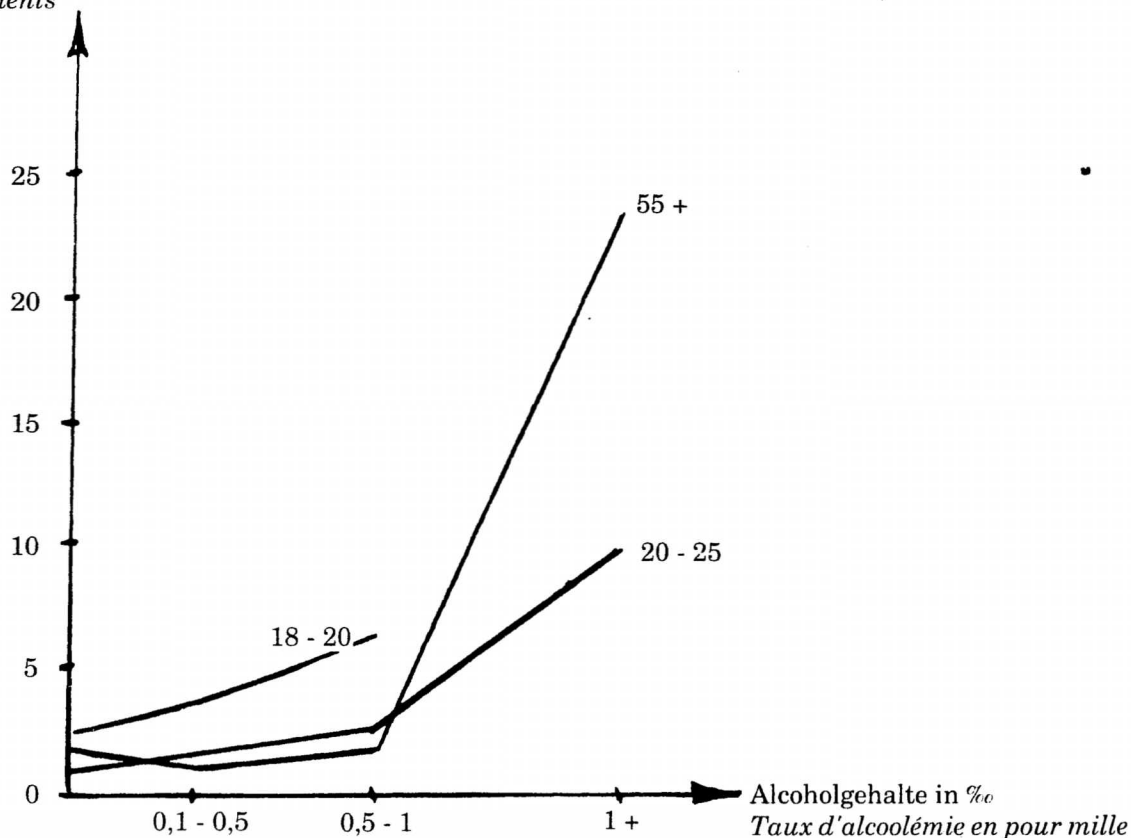
Relatie tussen alcoholgehalte en leeftijd (bij mannen).

Il ressort de ce tableau que le risque relatif d'accident augmente de manière importante à partir de 0,5 g par litre de sang. Si on estime le risque d'accident grave d'un conducteur sobre à 1, à 0,5 g par litre de sang, ce risque est doublé, et il est quadruplé à 0,8 g par litre de sang.

-Le risque d'accident grave : plus élevé chez les jeunes.

Relation entre le taux d'imprégnation alcoolique et l'âge (chez les hommes)

Ongevallenkans
Risque d'accidents



5.5. Maatregelen

5.5.1. Verlaging van het strafbare alcoholgehalte

Het is wetenschappelijk bewezen dat vanaf 0,5 g per liter bloed het rijgedrag en de reacties van de bestuurders reeds beïnvloed worden.

Rekening houdend met een voorstel van Richtlijn van de Europese Gemeenschappen en de resolutie uitgebracht door het Europees Parlement, bepaalt het wetsontwerp dat het huidige strafbare alcoholgehalte van 0,8 g per liter bloed wordt verlaagd tot 0,5 g. Deze drempel is reeds van toepassing in Nederland, Portugal en in de Scandinavische landen.

Een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 gram per liter bloed wordt strafbaar gesteld met een gevangenisstraf van 1 dag tot 1 maand en/of een geldboete van 25 tot 500 F (x 80). Bij herhaling binnen de drie jaar is de bestraffing 8 dagen tot 1 maand en/of 50 tot 500 F (x 80).

Een tijdelijk rijverbod van drie uur wordt ingevoerd.

Tevens wordt het bestaande systeem van de onmiddellijke inning van een bepaalde geldsom inzake verkeersovertredingen op dit strafbaar feit van toepassing gemaakt met dien verstande dat het voorstel van inning verplicht wordt gemaakt. De rechten van de verdediging worden gewaarborgd, aangezien dit voorstel kan worden geweigerd. De som van de onmiddellijke boete is in de wet vastgesteld op 25 F (x 80).

5.5.2. Nieuwe procedures inzake de vaststelling van het alcoholgehalte

Op dit ogenblik kan het bewijs van het strafbaar alcoholgehalte enkel worden vastgesteld door de analyse van het bloed.

Aangezien het bloedmonster slechts mag genomen worden door een geneesheer, levert de huidige procedure in de praktijk heel wat moeilijkheden op; zij betekent onder meer een enorm tijdverlies en omslachtigheid voor de politie en de rijkswacht.

Daarom wordt voorgesteld om de bloedproef te vervangen door een ademanalyse door middel van elektronische apparatuur.

Dergelijke apparaten zijn al in gebruik in verschillende landen, onder meer Oostenrijk, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

De verhoogde controlemogelijkheden verhogen het subjectief gevoel van verhoogde pakkans dat een preventieve invloed heeft. Een onlangs in Nederland uitgevoerd experiment bewijst dat daardoor het rijden onder invloed daalde van 5,5 % naar 3,5 % (Verkeerskunde, nr. 9, 1989). De eindejaarscampagne '89-'90 heeft eveneens bewezen dat een verhoogde controle, waartoe door de invoering van de nieuwe apparatuur de mogelijkheid geboden wordt - zelfs indien deze op selectieve wijze gebeurt - het rijden onder invloed kan doen verminderen.

Het resultaat van de analyse is onmiddellijk beschikbaar door middel van een digitale aanduiding op het

5.5. Mesures

5.5.1. Abaissement du taux d'alcoolémie punissable

Il est établi scientifiquement qu'à partir de 0,5 g par litre de sang déjà, le comportement des conducteurs et leurs réflexes sont influencés.

Pour tenir compte d'un projet de Directive des Communautés européennes, et de la résolution adaptée par le Parlement Européen, le taux punissable d'alcool dans le sang est abaissé de 0,8 g par litre de sang à 0,5 g. Ce taux est déjà d'application aux Pays-Bas, au Portugal et dans les pays scandinaves notamment.

Un taux d'alcool d'au moins 0,5 g par litre de sang et de moins de 0,8 g par litre de sang est sanctionné par une peine de prison d'un jour à un mois et/ou par une amende de 25 francs à 500 francs (x 80). En cas de récidive dans les trois ans, la punition est de 8 jours à un mois et/ou 50 francs à 500 francs (x 80).

Une interdiction de conduire temporaire de 3 heures est instaurée.

De plus, le système actuel de perception immédiate d'une somme déterminée prévu pour les infractions aux règles de circulation est rendu applicable à cet acte punissable avec la particularité que la proposition de perception devient obligatoire. Les droits de la défense seront préservés, étant donné que cette proposition peut être refusée. La somme de la perception immédiate est établie dans la loi à 25 francs (x 80).

5.5.2. Nouvelle procédure pour la constatation du taux d'alcoolémie

Actuellement, le taux punissable est fixé à 0,8 g par litre de sang et la preuve de l'infraction ne peut être établie que par une analyse sanguine.

La prise de sang ne pouvant être effectuée que par un médecin, la procédure est extrêmement difficile à mettre en oeuvre sur le terrain; elle entraîne notamment de très nombreuses pertes de temps et des complications pour les services de police et de gendarmerie.

Il est proposé de remplacer la prise de sang par une analyse de l'haleine au moyen d'appareils électroniques.

De tels appareils sont déjà en service dans plusieurs pays voisins notamment en Autriche, en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

La multiplication des possibilités des contrôles augmente le sentiment subjectif du risque accru d'être pris et ceci a une influence préventive. Une expérimentation récente au Pays-Bas a prouvé que la conduite sous influence diminue ainsi de 5,5 à 3,5 % (Verkeerskunde, n° 9, 1989). La campagne de fin d'année 1989-1990 a également prouvé qu'un contrôle accru, et même sélectif, - ce qui sera possible par l'utilisation du nouvel appareillage - peut faire diminuer la conduite sous l'influence de l'alcool.

Le résultat de l'analyse est donné très rapidement par affichage digital. Pour éviter toute contestation

toestel. Om elke latere betwisting uit te sluiten, wordt het resultaat eveneens gedrukt en bij het proces-verbaal gevoegd.

Teneinde de alcoholopname op het terrein vast te stellen zal de huidige ademtest, die erin bestaat om in een blaaspijpje te blazen, eveneens worden vervangen door een nieuwsoortige ademtest, die erin bestaat om in een draagbaar elektronisch apparaatje te blazen, dat een eerste aanduiding geeft over het alcoholgehalte in de uitgeademde lucht.

Indien het strafbaar alcoholgehalte is bereikt of overschreden, zal het resultaat moeten bevestigd worden door de boven beschreven ademanalyseapparatuur.

De bloedproef zal in bijkomende orde worden behouden voor de gevallen waarin er niet kan worden overgegaan tot de ademanalyse, b.v. wegens de toestand van de gewonden.

Bij gebruik van de ademanalyse wordt het alcoholgehalte niet meer uitgedrukt in gram per liter, maar in milligram per liter lucht.

Gemiddeld stemt een alcoholgehalte van 0,8 g per liter bloed overeen met 0,35 mg per liter uitgeademde lucht ; een alcoholgehalte van 0,5 g per liter bloed stemt overeen met 0,22 mg per liter uitgeademde lucht.

De procedure om de alcoholopname in de uitgeademde lucht te meten zal normaal in twee fasen verlopen :

1. Een ademtest op de plaats van de controle door middel van een elektronisch apparaat, dat de huidige alcotest vervangt.

Dit apparaat levert geen wettelijk bewijs op van de overtreding.

2. Indien de ademtest positief is, wordt er in de politie- of rijkswachtpost overgegaan tot een ademanalyse door middel van een ander apparaat, dat een strafrechtelijk bewijs oplevert.

In principe kunnen de ademanalyse-apparaten enkel worden gebruikt op een vaste plaats, d.w.z. in een politie- of rijkswachtlokaal.

Er zijn echter ook apparaten op de markt, die in een voertuig kunnen worden meegenomen.

Het wetsontwerp voorziet in de mogelijkheid om deze analyse van de uitgeademde lucht onmiddellijk op het terrein te gebruiken.

De interministeriële werkgroep die de wijziging van de wet op dit domein heeft voorbereid, heeft een wetenschappelijk comité belast met een diepgaande studie van deze elektronische apparaten.

Uit het rapport van dit wetenschappelijk comité blijkt duidelijk dat de ademanalyse minstens even geldig is dan de bloedanalyse om het alcoholopname-niveau van een bestuurder vast te stellen en dat deze apparaten zeer betrouwbaar zijn.

5.5.3.Toelichting over de elektronische apparatuur
5.5.3.1.Inleidende begrippen

ultérieure, le résultat sera également imprimé et joint au procès-verbal.

Afin de contrôler l'imprégnation alcoolique sur le terrain, le contrôle de l'haleine, qui consiste actuellement en l'utilisation d'un ballon comportant un réactif chimique, sera remplacé par un appareil portatif électronique, qui donnera une première appréciation du taux d'alcool dans l'air expiré.

Si le taux d'imprégnation alcoolique punissable est atteint ou dépassé, le résultat donné par cet appareil de dépistage sera confirmé par l'appareil analyseur d'haleine décrit ci-avant.

La prise de sang ne sera maintenue qu'à titre subsidiaire pour les cas où il ne pourra pas être procédé à l'analyse de l'haleine, par exemple, en raison de l'état des blessés.

Pour l'emploi des analyseurs d'haleine, le taux d'imprégnation alcoolique ne sera plus exprimé en gramme par litre, mais en milligramme par litre d'air expiré.

Un taux d'imprégnation alcoolique de 0,8 g par litre de sang a pour équivalent 0,35 mg par litre d'air expiré; un taux d'alcool dans le sang de 0,5 g par litre équivaut à un taux d'alcool par litre d'air expiré de 0,22 mg.

La procédure pour mesurer l'imprégnation alcoolique dans l'air expiré se déroulera normalement en deux phases :

1. Un test de l'haleine sur le lieu du contrôle au moyen d'un appareil électronique qui remplacera l'alcotest utilisé actuellement.

Cet appareil ne constituera pas la preuve légale de l'infraction.

2. Si le test de l'haleine est positif, il sera procédé dans les locaux des forces de l'ordre à une analyse de l'haleine au moyen d'un autre appareil qui fera foi sur le plan pénal.

En principe, les appareils qui analysent l'haleine ne peuvent être utilisés que de manière statique dans un local de la police ou de la gendarmerie.

On peut toutefois trouver sur le marché des appareils analyseurs d'haleine transportables dans un véhicule.

Le projet de loi contient la possibilité de recourir immédiatement, sur le terrain, à l'analyse de l'air expiré.

Le groupe de travail interministériel qui a préparé la modification de la législation dans ce domaine, a chargé un comité scientifique d'une étude approfondie de ces appareils électroniques.

Il ressort clairement du rapport de ce comité scientifique que l'analyse de l'haleine est au moins aussi valable que l'analyse du sang pour déterminer l'état d'imprégnation alcoolique d'un conducteur et que ces appareils sont d'une grande fiabilité.

5.5.3.Commentaire sur l'appareillage électronique
5.5.3.1. Notions introductives

(1) Verband tussen bloed- en ademalcoholgehaltes

Het verband tussen het bloed- en het ademalcoholgehalte volgt uit de natuurlijke evenwichtswetten tussen oplossingen in fluida die in contact zijn met elkaar.

Beschouwt men bijvoorbeeld een vat water waarin een vluchtige stof is opgelost, dan zal deze vluchtige stof verdampen tot een bepaalde concentratie in de lucht boven het water is bereikt. Omgekeerd indien de vluchtige stof aanwezig is in de lucht en niet in het water, dan zal zij worden opgelost in het water tot weer een evenwicht is gekomen.

Op dit principe steunt de werking van de longblaasjes waar de ingeademde lucht in contact gebracht wordt met het aderbloed. De kooldioxyde en andere vluchtige stoffen zoals eventueel alcohol worden door het bloed aan de alveolare lucht afgestaan terwijl de zuurstof door het bloed wordt opgeslorpt. Deze uitwisselingen gebeuren uiteraard zeer snel, het tegengestelde zou immers verstikking tot gevolg hebben. Slechts bij snel hijgen worden de evenwichtsverhoudingen niet bereikt: dit noemt men hyperventilatie.

De evenwichtsverhoudingen zijn wel bekend. Uitgedrukt in gram per liter is de evenwichtsverhouding van het gehalte in een vloeistof tot dit in de lucht groot, gezien het verschil in densiteit, en is daarbij temperatuurafhankelijk.

Voor ethylalcohol is deze verhouding bij 34°C, dit is de temperatuur van normaal uitgedemde lucht, bijvoorbeeld bij een oplossing in water 2573. Tussen het bloed en de alveolare lucht is deze waarde wat kleiner en schommelt naar gelang van het individu rond de waarde 2300.

Gezien deze grote verhouding wordt het alcoholgehalte in de alveolare lucht praktisch uitgedrukt in milligram per liter. Zo stemt een bloedalkoholgehalte van 0,8 gram per liter gemiddeld overeen met een ademalcoholgehalte van 0,35 milligram per liter en een bloedalcoholgehalte van 0,5 gram per liter met een ademalcoholgehalte van 0,22 milligram per liter.

Hierbij moet door adem uiteraard alveolare lucht, d.i. lucht afkomstig uit de longblaasjes, worden verstaan.

(2) Opname en afbraak van alcohol in het lichaam

De opname van alcohol in het bloed gebeurt zodra en zolang er alcohol in de maag aanwezig is: dit noemt men de absorptiefase.

De absorptiesnelheid wordt geregeld door de pilorus tussen de maag en de dunne darm (waarbij alcohol door bloed wordt geabsorbeerd) zodat zij min of meer regelmatig gebeurt. Bij een volle maag gaat dat langzamer dan bij een lege maag en de individuele variaties daarbij kunnen aanzienlijk zijn.

(1) Relation entre la concentration d'alcool dans le sang et dans l'haleine

La relation entre la concentration d'alcool dans le sang et dans l'haleine découle des lois physiques sur l'équilibre entre des solutions en contact entre elles.

Si nous prenons, par exemple, un récipient d'eau dans lequel est dissoute une substance volatile, cette dernière s'évaporerait jusqu'à atteindre une certaine concentration dans l'air au-dessus de l'eau. Inversement, si la substance volatile se trouve dans l'air et non dans l'eau, elle se dissolverait dans l'eau jusqu'à ce qu'un équilibre soit atteint.

C'est sur ce principe qu'est basé le fonctionnement des alvéoles pulmonaires où l'air inspiré entre en contact avec le sang circulant dans les veines. Le dioxyde de carbone et autres substances volatiles, comme par exemple l'alcool, passe du sang dans l'air alvéolaire tandis que l'oxygène est absorbé par le sang. Ces échanges se produisent forcément très rapidement sans quoi le sujet étoufferait. En cas de halètement rapide seulement, le rapport d'équilibre n'est plus atteint, c'est ce qu'on nomme alors l'hyperventilation.

Ces rapports d'équilibre sont bien connus. Exprimé en grammes par litre, le rapport d'équilibre entre la concentration dans un liquide et celle dans l'air est grand à cause de la différence de densité. De plus, ce rapport varie avec la température.

Pour l'alcool éthylique dissous dans l'eau, ce rapport est de 2573 à 34°C qui est la température de l'air normalement expiré. Entre le sang et l'air alvéolaire, cette valeur est légèrement inférieure et varie autour de 2300 suivant l'individu.

Etant donné ce rapport élevé, la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire est exprimée en milligrammes par litre. Ainsi, une concentration d'alcool dans le sang de 0,8 gramme par litre correspond en moyenne à une concentration dans l'haleine de 0,35 milligramme par litre tandis qu'une concentration d'alcool dans le sang de 0,5 gramme par litre correspond à une concentration dans l'haleine de 0,22 milligramme par litre.

Il va de soi que par haleine, on entend ici l'air alvéolaire, c'est-à-dire l'air provenant des alvéoles pulmonaires.

(2) Absorption et élimination de l'alcool dans le corps

L'absorption d'alcool par le sang se produit dès que et aussi longtemps qu'il y a de l'alcool dans l'estomac: c'est ce qu'on appelle la phase d'absorption.

La rapidité d'absorption est réglée par le pylore entre l'estomac et l'intestin grêle (où l'alcool est absorbé par le sang), de telle sorte qu'elle se produit plus ou moins régulièrement. L'absorption se fera plus lentement avec un estomac rempli qu'avec un estomac plein et peut varier fortement d'un individu à l'autre.

Zo kan na het drinken van alcoholische drank de absorptiefase één tot vier uur duren.

De afbraak van de alcohol in het bloed gebeurt hoofdzakelijk in de lever en eveneens zodra en zolang er alcohol in het bloed aanwezig is.

Doorgaans duurt deze afbraak langer dan de absorptie, zodat na de absorptiefase er alleen nog afbraak is : dit noemt men de eliminatiefase. In tegenstelling met de absorptie is de afbraak wel regelmatig maar ook weer verschillend van persoon tot persoon : de vermindering per uur van het alcoholgehalte door eliminatie kan aldus schommelen tussen 0,08 en 0,22 gram per liter, dit is gemiddeld 0,15 g/l in het bloed (of tussen 0,035 en 0,095 milligram per liter, dit is gemiddeld 0,065 mg/l in de alveolare lucht).

Het schatten van het alcoholgehalte op een bepaald tijdstip dat verschillend is van het ogenblik waarop een proef werd uitgevoerd is dus zeer bedenkelijk als noch het einde van de absorptiefase noch de absorptie- of de eliminatiegraad van de betrokkenen bekend zijn. Dit is het hoofdprobleem dat zich stelt bij de bloedproeven, aangezien deze moeten worden uitgevoerd door een geneesheer die niet steeds onmiddellijk ter beschikking staat.

(3) Meetprincipes voor alcoholgehalten

Tot nog toe is de meest nauwkeurige methode die bekend is om het gehalte van een bepaalde stof in een fluidum te bepalen de gaschromatografie.

Daarbij wordt het fluidum door verhitting in gasvormige toestand gebracht en wordt als functie van de golflengte geregistreerd in welke mate infrarood licht door dit gas wordt opgeslorpt. Ieder stof is aldus gekenmerkt door zijn absorptiediagram waarop karakteristieke absorptiegolflengten voorkomen : voor ethylalcohol bijvoorbeeld is de absorptie scherp afgetekend op de golflengten met waarde 3,4 en 9,6 micron.

Het voordeel van gaschromatografie is dus dat het gehalte van eender welke stof kan bepaald worden. Maar een gaschromatograaf is zeer duur en kan slechts in een goed uitgerust laboratorium door specialisten worden gebruikt.

Voor de bepaling van het alcoholgehalte in de adem kan echter hetzelfde principe op eenvoudiger wijze worden toegepast : de adem is immers reeds gasvormig en het volstaat de meting te beperken tot de specifieke absorptiegolflengten van ethylalcohol. Deze toestellen worden dan infraroodanalysatoren genoemd.

Deze technieken zijn sinds jaren ontwikkeld en in gebruik voor andere toepassingen. Zo bijvoorbeeld worden dergelijke analysatoren gebruikt bij de autokeuring om het gehalte koolmonoxyde (CO) en andere nadelige stoffen in de uitlaatgassen te meten.

Ainsi, la phase d'absorption suivant l'ingestion d'une boisson alcoolisée peut durer de une à quatre heures.

L'élimination de l'alcool dans le sang se produit principalement au niveau du foie et ceci également dès que et aussi longtemps qu'il y a présence d'alcool dans le sang.

Généralement, cette élimination dure plus longtemps que l'absorption, de sorte qu'après la phase d'absorption, il n'y a plus qu'élimination : c'est ce qu'on appelle la phase d'élimination. Contrairement à l'absorption, l'élimination est régulière mais varie également d'un individu à l'autre : ainsi, le degré d'élimination par heure peut varier de 0,08 à 0,22 gramme/litre dans le sang, soit en moyenne 0,15 g/l (ou de 0,035 à 0,095 milligramme par litre dans l'air alvéolaire, soit en moyenne 0,065 mg/l).

L'évaluation de la concentration d'alcool à un moment autre que celui où une prise de sang a été effectuée est donc bien peu fiable si ni la fin de la phase d'absorption, ni le degré d'absorption ou d'élimination de l'intéressé ne sont connus. Il s'agit donc là du problème majeur que posent les prises de sang, car celles-ci doivent être effectuées par un médecin qui n'est généralement pas disponible immédiatement.

(3) Principes de mesure de la concentration d'alcool

Jusqu'à ce jour, la méthode la plus précise connue pour mesurer la concentration d'une substance donnée dans un fluide est la chromatographie en phase gazeuse.

Par ce procédé, le fluide est amené par échauffement à l'état gazeux et on en enregistre l'absorption de lumière infrarouge en fonction de sa longueur d'onde. Chaque substance est ainsi caractérisée par son diagramme d'absorption qui présente des longueurs d'ondes d'absorption spécifiques : pour l'alcool éthylique par exemple, l'absorption se dessine nettement sur les longueurs d'ondes de 3,4 et 9,6 micron.

L'avantage de la chromatographie en phase gazeuse est donc qu'elle permet de mesurer la concentration de n'importe quelle substance. Ceci dit, un chromatographe en phase gazeuse coûte très cher et ne peut être utilisé que par des spécialistes dans un laboratoire bien équipé.

Cependant, pour la détermination de la concentration d'alcool dans l'haleine, ce même principe peut être appliqué de manière plus simple : en effet, l'haleine se présente déjà sous forme gazeuse et il suffit de limiter le mesurage aux ondes d'absorption caractéristiques de l'alcool éthylique. Ces appareils sont appelés analyseurs à infrarouge.

Ces techniques existent depuis des années et sont également d'application courante dans d'autres domaines. Ainsi par exemple, de tels appareils sont utilisés lors du contrôle technique des véhicules afin de mesurer la concentration d'oxyde de carbone (CO) et autres substances nocives présentes dans les gaz d'échappement.

De andere meetprincipes zijn doorgaans minder precies en soms minder selectief, d.w.z. dat zij ook gevoelig kunnen zijn voor andere stoffen dan die waarvan men het gehalte wil bepalen. Zo zijn bekend:

- de chemische methodes (bijvoorbeeld de tot nu toe reglementaire blaas-pijpjes en bloedproeven),
- de toestellen met elektrochemische cellen,
- de toestellen met halfgeleidercellen,
- de toestellen met verbrandingscellen.

Deze toestellen bieden zoals het blaaspijpje wel het voordeel dat zij klein en draagbaar zijn, maar kunnen tot nu toe niet voldoen aan de vereisten die gesteld worden aan bewijskrachtige ademanalysatoren. Wel kunnen sommige voldoen aan de eisen gesteld voor de testtoestellen ten behoeve van een voorselectie.

5.5.3.2. Werkzaamheden van het Wetenschappelijk Comité

(1) Overzicht

Begin 1988 werd door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid een Wetenschappelijk Comité opgericht met de opdracht vergelijkende metingen uit te voeren en technische specificaties op te stellen voor de apparatuur bestemd voor het meten van ademalcohol.

Aan deze werkzaamheden werden o.m. 16 vergaderingen van het Comité gewijd.

Door de vergelijkende metingen werden de hierboven vermelde gegevens die reeds sinds jaren uitvoerig in het buitenland waren gepubliceerd nogmaals bevestigd.

Bij het opstellen van de technische voorschriften voor de apparatuur moest integendeel een selectie worden uitgevoerd tussen de soms uiteenlopende voorschriften in het buitenland, maar werd in grote mate rekening gehouden met de werkzaamheden dienaangaande bij de OIML (Organisation internationale de Métrologie légale) en met de praktische ondervindingen in de omliggende landen.

Zowel voor de analyse- als voor de testtoestellen werden aldus klassieke voorschriften van nauwkeurigheid, gebruiksvriendelijkheid, veiligheid en gevoeligheid aan storingen uitgewerkt.

(2) Ademanalysatoren

Alhoewel de technische vereisten voor de ademanalysatoren niet uitdrukkelijk het gebruik van het infraroodabsorptie-meetprincipe voorschrijven werden toch de mogelijkheden volgens dit meetprincipe als minimale voorwaarden gesteld, dit om eventuele nieuwe vooruitgang van de wetenschap en de techniek op dit vlak niet à priori uit te sluiten.

In ieder geval gaat het om elektronische apparatuur met microprocessoren aangezien meerdere verificaties moeten worden uitgevoerd.

Zij onderscheiden zich hoofdzakelijk van de testtoestellen door hun selectiviteit en door de zekerheid dat de resultaten die zij aanduiden en onuitwis-

D'autres principes de mesure sont généralement moins précis et moins sélectifs, c'est-à-dire qu'ils réagissent parfois à d'autres substances que celle dont on veut mesurer la concentration. Les plus connus sont :

- les méthodes chimiques (par exemple, les alcootests et analyses du sang réglementaires jusqu'à ce jour),
- les appareils à cellules électrochimiques,
- les appareils à cellules semi-conductrices,
- les appareils à cellules de combustion.

Tout comme l'alcootest, ces appareils offrent l'avantage d'être petits et portables mais ne peuvent, jusqu'à ce jour, répondre aux exigences posées aux analyseurs d'haleine probants. Certains peuvent toutefois satisfaire aux exigences posées aux appareils de test en vue d'une présélection.

5.5.3.2. Activités du Comité Scientifique

(1) Aperçu

Début 1988, l'Institut belge pour la Sécurité routière a formé un Comité scientifique chargé d'effectuer des mesures comparatives et d'établir des spécifications techniques pour les appareils destinés à mesurer l'alcool dans l'haleine.

Seize réunions du Comité ont, entre autres, été consacrées à ces activités.

Des mesures comparatives ont permis une nouvelle fois de confirmer les données mentionnées ci-dessus qui, depuis des années, font l'objet de publications détaillées à l'étranger.

Par contre, lors de l'élaboration des spécifications techniques relatives aux appareils, il a fallu opérer une sélection parmi les spécifications parfois contradictoires de l'étranger, mais on a tenu compte, dans une large mesure, des activités menées par l'OIML (Organisation internationale de Métrologie légale) dans ce domaine, ainsi que de l'expérience pratique dans les pays voisins.

Des spécifications classiques portant sur la précision, la facilité et la sécurité d'utilisation et la sensibilité aux perturbations ont ainsi été élaborées pour les appareils d'analyse ainsi que pour les appareils de test.

(2) Analyseurs d'haleine

Quoique les spécifications techniques élaborées pour les analyseurs d'haleine ne prescrivent pas expressément l'application du principe de mesure selon la technique d'absorption d'infrarouges, des conditions minimales ont été posées qui correspondent aux possibilités selon ce principe de mesure, ceci afin de ne pas exclure a priori d'éventuels progrès scientifiques et techniques dans ce domaine.

Il s'agit en tous cas d'appareils électroniques avec microprocesseurs, étant donné qu'ils doivent procéder à plusieurs vérifications.

Ils se différencient des appareils de test essentiellement par leur caractère sélectif et par la certitude que les résultats affichés et imprimés sur papier de manière

baar drukken op papier wel die zijn van een fractie alveolare lucht bekomen bij de blaasprestatie.

Zo bijvoorbeeld mogen zij zeker niet gevoelig zijn aan aceton dat kan voorkomen in de adem van diabetici.

Na een automatische opnulstelling, kalibratie en controle van goede werking moeten de analysatoren vanaf het begin van de blaasprestatie het alcoholgehalte op continue of op gelijkwaardige wijze volgen zodat ook de eventuele aanwezigheid van mondalcohol gedetecteerd wordt. Deze mondalcohol is immers aanwezig kort na het drinken, maar kan eveneens voorkomen door maagoprispingen als er nog alcohol in de maag aanwezig is.

De berekening van het resultaat in het toestel mag slechts gebeuren op de fractie van de uitgeademde lucht nadat ten minste 1,5 liter werd geblazen en daarbij moet worden geverifieerd dat gedurende deze fractie van ten minste 2 seconden het alcoholgehalte constant blijft. Zo is men absoluut zeker dat het resultaat wel overeenstemt met het alcoholgehalte in het alveolare gedeelte van de uitgeademde lucht.

Gedurende de ganse blaasprestatie moet natuurlijk ook door het toestel worden geverifieerd dat het blazen niet wordt onderbroken : daartoe is een continu blaasdebiet van 0,2 liter per seconde als minimum gesteld. Eventuele elektrische, magnetische of elektromagnetische storingen moeten ook worden gedetecteerd.

Indien aan al de voorwaarden niet is voldaan mag het toestel geen resultaat geven.

Ook zijn strenge eisen gesteld voor de invloed van trillingen op de zogenaamde mobiele analysatoren die in voertuigen zouden worden gebruikt.

Al deze voorwaarden waarborgen dat indien wel een resultaat wordt bekomen, dit absoluut betrouwbaar en bewijskrachtig is voor het alcoholgehalte in de alveolare lucht.

Bij deze technische voorschriften werd ook reeds in samenwerking met de Algemene Inspectie van de Metrologie van het Ministerie van Economische Zaken een voorstel van koninklijk besluit uitgewerkt met voorschriften voor de modelgoedkeuring, de eerste ijk, de herijk, de technische controle, het bewaren, het vervoer en het gebruik van de toestellen.

Hierbij is bepaald dat ieder toestel afzonderlijk minstens éénmaal per jaar zou worden geijkt door een onafhankelijk laboratorium.

(3) Testtoestellen

De ademanalysatoren kunnen slechts een resultaat geven indien minstens ongeveer 2 liter adem wordt geblazen. Voor sommige personen met kleine longinhoud of in bepaalde omstandigheden na een ongeval bijvoorbeeld of in erg dronken toestand is dit niet mogelijk ; in dit geval moet overgegaan worden tot een bloedproef.

indélébile sont bien ceux d'une fraction d'air alvéolaire obtenu lors d'une expiration.

Ainsi ne peuvent-ils par exemple en aucun cas réagir à l'acétone pouvant se trouver dans l'haleine de certains diabétiques.

Après une mise à zéro, un étalonnage et un contrôle de bon fonctionnement automatiques, les analyseurs doivent, dès le début de l'expiration, suivre la concentration d'alcool de manière continue ou équivalente, de façon à détecter la présence éventuelle d'alcool dans la bouche. En effet, cet alcool dans la bouche est présent peu après avoir bu, mais peut également apparaître suite à des éructations si l'estomac en contient encore.

Le calcul du résultat par l'appareil ne peut se faire que sur une fraction d'air expiré, après qu'un volume minimum de 1,5 litre a été insufflé dans l'appareil ; ce faisant, l'appareil doit contrôler que, pendant cette fraction de 2 secondes minimum, la concentration d'alcool reste constante. Ainsi, on est absolument certain que le résultat correspond effectivement à la concentration d'alcool se trouvant dans un échantillon d'air alvéolaire.

Pendant toute la durée de l'expiration, il faut évidemment que l'appareil vérifie que le souffle ne soit pas interrompu, ce qui est garanti par un débit d'air expiré de 0,2 litre minimum par seconde. D'éventuelles perturbations électriques, magnétiques ou électromagnétiques doivent également être détectées.

Si toutes ces conditions ne sont pas remplies, l'appareil ne peut délivrer de résultat.

Des exigences plus sévères ont également été fixées à propos de l'influence des vibrations sur les analyseurs dits mobiles qui seraient utilisés à bord de véhicules.

Lorsqu'un résultat effectif est obtenu, toutes ces conditions garantissent la fiabilité absolue et la force probante du résultat dans la détermination de la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire.

Parallèlement à ces spécifications techniques, un projet d'arrêté royal a également été rédigé en collaboration avec l'Inspection générale de la Métrologie du Ministère des Affaires Economiques ; ce projet comporte des prescriptions portant sur l'approbation de modèles, les vérifications primitives et périodiques, le contrôle technique, le stockage, le transport et l'utilisation des appareils.

Il a ainsi en outre été établi que chaque appareil doit être individuellement soumis à une vérification dans un laboratoire indépendant au moins une fois par an.

(3) Appareils de test

Les analyseurs d'haleine ne peuvent fournir un résultat que si un minimum d'environ 2 litres d'air a été expiré. Ceci n'est pas possible pour certaines personnes ayant peu de souffle ou se trouvant dans une situation critique suite à un accident, ou encore dans un état d'ébriété avancée ; dans ce cas, il faudra procéder à une analyse du sang.

Voor de testtoestellen bestemd als voorselectieapparatuur is het integendeel nodig dat zij praktisch altijd en overal kunnen gebruikt worden.

De tot nu toe gebruikte blaaspijpjes zijn uitgerust met een blaaszakje waarvan het volume 1 liter bedraagt.

Voor de elektronische testapparaten werd een minimaal blaasvolume gesteld gelijk aan 1,2 liter zodat een voldoende hoeveelheid alveolare lucht zich in het uitgeademde monster zou bevinden.

Ook voor deze testtoestellen werden technische voorschriften opgesteld, zodat deze eveneens kunnen gehecht worden aan een koninklijk besluit.

(4) Betrouwbaarheid van de resultaten

De vergelijkende metingen uitgevoerd door het Wetenschappelijk Comité hebben duidelijk aangetoond dat het risico van verkeerde resultaten veel kleiner is bij ademanalyse dan bij de tot nu toe reglementaire bloedanalyse.

Volgens het Wetenschappelijk Comité moet het risico van verkeerde resultaten bij de bloedproeven waarschijnlijk in verband gebracht worden met de aftappings- en de verdelingsomstandigheden van de bloedmonsters.

Dit is fundamenteel te wijten aan het feit dat de analyse niet onmiddellijk ter plaatse kan worden uitgevoerd.

Nog grotere afwijkingen kunnen verwacht worden indien een monster over langere periodes bewaard wordt. Hierover zijn echter geen publicaties bekend. Naar verluidt liggen de resultaten van de eventueel aangevraagde tegenexpertises stevast lager dan de eerste resultaten.

Alhoewel bij een paar ademanalysatoren reeds de mogelijkheid bestaat een ademmonster te behouden, is deze praktijk waarschijnlijk nog meer bedenkelijk bij het bewaren van adem met alcohol.

Om deze reden werd om het risico van verkeerde conclusies volledig uit te sluiten door het Wetenschappelijk Comité de voorkeur gegeven aan de aanbeveling elk resultaat zo nodig te verifiëren door een tweede analyse.

In het wetsontwerp werd de beoordeling van deze noodzaak overgelaten aan de betrokkene. Een tweede proef is inderdaad overbodig als het resultaat beneden de strafbare grenswaarde ligt of als de betrokkene ervan bewust is dat het eerste resultaat inderdaad overeenstemt met zijn alcoholgehalte.

Het risico van verkeerde conclusies kan op volgende wijze worden berekend :

Zou ϵ de waarschijnlijkheid zijn van een verkeerde meting, dan is de waarschijnlijkheid dat twee opeenvolgende metingen allebei verkeerd zouden zijn ϵ^2

Maar om deze in aanmerking te kunnen nemen schrijft het ontwerp van wet in art.59 § 3 voor dat het verschil van de twee resultaten niet meer mag bedragen dan de nauwkeurigheidsvoorschriften van de ademanalysatoren.

Les appareils de test destinés aux opérations de présélection doivent par contre pouvoir être utilisés pratiquement en tout temps et en tout lieu.

Les alcootests utilisés jusqu'à ce jour sont équipés d'un ballonnet d'une capacité d'un litre.

Pour les appareils de test électroniques, le volume de soufflement minimum a été fixé à 1,2 litre de façon à ce que l'échantillon d'air expiré contienne une quantité suffisante d'air alvéolaire.

Des spécifications techniques ont également été élaborées pour ces appareils de test, de façon à pouvoir être rattachées à un arrêté royal.

(4) Fiabilité des résultats

Les mesurages comparatifs effectués par le Comité scientifique ont clairement démontré que le risque de résultats erronés est beaucoup moins élevé dans le cas d'une analyse de l'haleine que lors de l'analyse du sang réglementaire à ce jour.

D'après le Comité scientifique, le risque de résultats erronés lors d'analyses du sang doit être attribué aux conditions de prélèvement et de distribution des échantillons sanguins.

Ceci est fondamentalement dû au fait que l'analyse ne peut être effectuée immédiatement sur place.

Si un échantillon est conservé pendant une période assez longue, on peut s'attendre à des écarts plus importants encore. On ne connaît cependant pas de publications sur le sujet. Il semblerait que les résultats des contre-expertises demandées seraient toujours inférieurs aux premiers résultats.

Bien que certains analyseurs d'haleine permettent déjà de conserver un échantillon d'air, cette pratique semble encore plus douteuse dans le cas de conservation d'air alcoolisé.

C'est pourquoi, afin d'éviter tout risque de conclusions erronées, le Comité scientifique a préféré recommander de procéder, si nécessaire, à la vérification de chaque résultat en procédant à une deuxième analyse.

Dans le projet de loi toutefois, cette décision est laissée à l'intéressé : en effet, une deuxième analyse s'avère inutile si le résultat de la première est en-dessous de la limite légale ou si l'intéressé est conscient de ce que le premier résultat correspond effectivement à sa concentration d'alcool.

Le risque de conclusions erronées peut être calculé de façon suivante :

Si ϵ représente la probabilité d'une mesure erronée, la probabilité que deux mesures consécutives le soient toutes deux est de ϵ^2

Pour que celles-ci puissent être prises en considération, le projet de loi stipule à l'art.59 § 3 que l'écart entre les deux résultats doit être limité aux prescriptions de précision des analyseurs d'haleine.

De waarschijnlijkheid dat twee verkeerde resultaten daaraan voldoen is zeker kleiner dan één op tien.

De waarschijnlijkheid dat twee opeenvolgende metingen beide verkeerd zouden zijn en met elkaar zouden overeenstemmen op de nauwkeurigheidsvoorschriften na is dus kleiner dan :

$$p < \epsilon^2/10$$

Welnu, gezien de resultaten bekomen bij de vergelijkende metingen met niet geijkte analysatoren, mag voor geijkte apparatuur zeker gesteld worden dat ϵ kleiner is dan 1 op 1000. Dit geeft :

$$p < 1/10\ 000\ 000$$

Indien men bijvoorbeeld 20.000 analyses per jaar zou uitvoeren, dan betekent dit dat een verkeerde conclusie slechts zou kunnen voorkomen met een frequentie kleiner dan éénmaal om de 500 jaar.

Praktisch betekent dit dus dat bij twee opeenvolgende metingen met ademanalysatoren, het risico van verkeerde conclusies wordt uitgesloten.

5.5.3.3. Buitenlandse voorbeelden

Elektronische apparatuur voor het meten van ademalcohol werd voor het eerst gebruikt in de Verenigde Staten en dit vanaf 1948. Men moest echter wachten tot in de jaren 1970 voordat infrarood-analysatoren daartoe beschikbaar werden. Sindsdien werden deze vervolmaakt, zodat zij nu gebruikt worden in praktisch alle ontwikkelde landen. Alhoewel een tiental modellen beschikbaar zijn op de wereldmarkt kunnen zij tot nu toe niet allemaal in alle landen worden gebruikt aangezien, door gebrek aan internationale normalisatie, de voorschriften verschillen van land tot land.

Wij beperken ons hier tot de toestand terzake in onze buurlanden.

(1) Bondsrepubliek Duitsland

Zoals in België schrijft de wet in de Bondsrepubliek Duitsland tot nu toe voor dat slechts het resultaat van een bloedproef geldig is. De strafbare limietwaarde bij het besturen van een voertuig is gesteld op een alcoholgehalte van 0,8 promille, dit is 0,8 gram per liter bloed.

Dit belet niet dat de elektronische ademtest- en ademanalyseapparatuur door de politie wordt gebruikt. In het bijzonder worden de analysatoren gebruikt als "superselectie"-apparaten wat het mogelijk heeft gemaakt het aantal nodige bloedproeven aanzienlijk te verminderen. Gezien de betrouwbaarheid van de analysatoren is het normale resultaat van de bloedproef immers met zekerheid op voorhand bekend.

(2) Frankrijk

De ademtest en de ademanalyse met elektronische apparaten, in Frankrijk respectievelijk "éthylotests"

La possibilité que deux résultats erronés remplissent cette condition est certainement inférieure à une sur dix.

La probabilité que deux mesures consécutives soient toutes deux erronées et correspondent entre elles, conformément aux prescriptions de précision, est donc inférieure à :

$$p < \epsilon^2/10$$

Ceci dit, au vu des résultats obtenus lors des mesurages comparatifs avec des analyseurs non vérifiés, ϵ sera certainement inférieur à 1 sur 1000. Ce qui donne :

$$p < 1/10\ 000\ 000$$

Si on effectuait par exemple 20.000 analyses par an, cela impliquerait qu'une conclusion erronée ne pourrait se produire au maximum qu'une fois tous les 500 ans.

Du point de vue pratique, cela revient à dire que lors de deux mesurages consécutifs avec des analyseurs d'haleine, le risque de conclusions erronées est inexistant.

5.5.3.3. Exemples de législations à l'étranger

L'appareillage électronique pour la mesure de l'alcool dans l'haleine a été utilisé pour la première fois aux Etats-Unis dès 1948. Il a fallu attendre jusqu'aux années 1970 pour que des analyseurs à infrarouges fassent leur apparition dans ce domaine. Ils ont été perfectionnés depuis lors, de sorte qu'aujourd'hui leur utilisation s'est répandue dans pratiquement tous les pays développés. Une dizaine de modèles sont actuellement disponibles sur le marché mondial. Ils ne peuvent toutefois pas tous être utilisés dans tous les pays puisque, par manque de normalisation internationale, les exigences techniques diffèrent d'un pays à l'autre.

Nous nous limiterons donc ici à évoquer la situation dans les pays voisins.

(1) République Fédérale d'Allemagne

Comme en Belgique, la loi en RFA stipule jusqu'ici que seul le résultat d'une analyse du sang est valable. La valeur limite punissable en cas de conduite d'un véhicule est fixée à une concentration d'alcool de 0,8 pour mille, c'est-à-dire 0,8 gramme par litre de sang.

Ceci n'empêche pas que la police utilise des appareils de test et d'analyse de l'haleine. Les analyseurs sont spécialement utilisés comme appareils de "supersélection", ce qui a permis de réduire de façon considérable le nombre de prises de sang nécessaires. Vu la fiabilité des analyseurs, le résultat normal de l'analyse du sang est en effet connu d'avance avec certitude.

(2) France

Les tests et analyses d'haleine à l'aide d'appareils électroniques, appelés en France respectivement

en "éthylomètres" genaamd, werden aldaar ingevoerd door een wetswijziging van 8 december 1983. Daarbij werd de ademanalyse gelijk gesteld met de bloedanalyse, met dien verstande nochtans dat als gehalteverhouding de waarde 2000 werd aangenomen aangezien die zeker nooit kleiner kan zijn.

De gestelde strafbare limietwaarden zijn aldus 0,8 gram alcohol per liter bloed en 0,40 milligram per liter alveolare lucht.

Gemiddeld is de limiet voor het alcoholgehalte in het bloed dus strenger dan voor het ademalcoholgehalte. De keuze van de analyse wordt nochtans beslist door de ordediensten en in geval van ademanalyse mag de betrokkene zelfs om een tweede ademanalyse verzoeken.

De technische vereisten voor de toestellen werden gesteld in Franse normen en de goedkeuringsmodaliteiten door de decreten van 31 december 1985.

(3) Nederland

In Nederland werd de Wegenverkeerswet gewijzigd op 1 juli 1987, waardoor de strafbare grenswaarden voor het alcoholgehalte bij het sturen werd gesteld op 0,5 gram per liter bloed en op 0,22 milligram per liter alveolare lucht in de adem. Daarbij is de bloedanalyse slechts voorgeschreven voor die gevallen waarin het afnemen van een ademproef niet mogelijk is.

Als resultaat van de ademproef geldt het gemiddelde van twee opeenvolgende metingen.

De goedkeuringsvoorwaarden voor de ademanalysatoren werden bepaald door het Besluit van 24 september 1987. Deze toestellen mogen slechts een resultaat geven indien twee geldige opeenvolgende metingen werden uitgevoerd en daarbij moet dit resultaat in de toestellen automatisch worden berekend rekening houdend met voorgeschreven correcties.

Gezien de omslachtige procedure voor de werking van deze toestellen komt het dikwijls voor dat geen resultaat wordt bekomen. Daarom is ook voorgeschreven dat de betrokkene maximaal 4 maal mag blazen om de twee geldige ademmonsters te leveren ; zoniet wordt de ademonderzoeksprocedure afgebroken en wordt overgegaan tot een bloedproef.

(4) Verenigd Koninkrijk

De ademanalyse werd in het Verenigd Koninkrijk wettelijk ingevoerd door de Transport Act van 1981 die als strafbare grenswaarden de equivalente alcoholgehalten bepaalt van 0,8 gram per liter in het bloed en 0,35 milligram per liter in de alveolare lucht. Bij de ademanalyse wordt de kleinste waarde van twee opeenvolgende meetresultaten in aanmerking genomen voor zover het verschil tussen de twee waarden niet groter is dan 0,04 milligram per liter.

De toepassing van de wet stelt echter bij ademanalyse een vervolgingsniveau ("prosecution level") vanaf 0,40 milligram per liter alveolare lucht en tot aan het niveau 0,50 heeft de betrokkene het recht deze ademanalyse te doen annuleren mits hij een bloedproef laat

"éthylotests" et "éthylomètres", ont été introduits par une modification de loi datant du 8 décembre 1983. L'analyse de l'haleine et l'analyse du sang ont été mises sur pied d'égalité, étant entendu que, comme rapport des concentrations, la valeur de 2000 a été retenue, puisqu'il est en tout cas impossible que ce rapport soit jamais inférieur à cette valeur.

Les valeurs limites punissables sont ainsi de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang et de 0,40 milligramme par litre d'air alvéolaire.

La limite pour la concentration d'alcool dans le sang est donc, en moyenne, plus sévère que pour celle dans l'haleine. C'est toutefois aux forces de l'ordre de choisir le type d'analyse. En cas d'analyse de l'haleine, la personne concernée peut même demander de subir un second test.

Les exigences techniques pour les appareils ont été fixées dans des normes françaises et les modalités d'homologation par les décrets du 31 décembre 1985.

(3) Pays-Bas

Par une modification de la Wegenverkeerswet (loi sur la circulation routière) intervenue le 1^{er} juillet 1987, les valeurs limites néerlandaises punissables pour la concentration d'alcool lors de la conduite ont été fixées à 0,5 gramme par litre de sang et à 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire. L'analyse du sang n'est toutefois prescrite que pour les cas où l'analyse de l'haleine est impossible.

Comme résultat de l'analyse de l'haleine, on prend la moyenne de deux mesures consécutives.

Les conditions d'homologation des analyseurs ont été définies par l'Arrêté du 24 septembre 1987. Ces appareils ne peuvent donner un résultat qu'après exécution de deux analyses consécutives valables. De plus, ce résultat doit être calculé automatiquement, en tenant compte de corrections prescrites.

Vu cette procédure compliquée de fonctionnement des appareils, il arrive souvent qu'un résultat ne soit pas obtenu. C'est pourquoi, il est prescrit que la personne concernée ne peut souffler que quatre fois au maximum pour fournir les deux échantillons d'haleine valables ; sinon, la procédure est interrompue et on procède à une prise de sang.

(4) Royaume-Uni

L'analyse de l'haleine a été légalement introduite au Royaume-Uni par le Transport Act de 1981 qui détermine comme valeurs limites les concentrations d'alcool équivalentes à 0,8 gramme par litre dans le sang et de 0,35 milligramme par litre dans l'air alvéolaire. Lors de l'analyse de l'haleine c'est la valeur la plus petite des deux résultats d'analyses consécutives qui est retenue et ce pour autant que l'écart entre les deux valeurs ne dépasse pas 0,04 milligramme par litre.

Pour l'application de la loi en cas d'analyse de l'haleine, il est toutefois prévu un niveau de poursuites ("prosecution level") à partir de 0,40 milligramme par litre d'air alvéolaire et jusqu'au niveau de 0,50, la personne concernée est en droit de faire

afnemen. Dit was nodig als oplossing voor het geval dat eventueel mondalcohol kan aanwezig zijn. De homologatievoorwaarden voor de ademanalysatoren die eveneens door de Transport Act van 1981 zijn bepaald, gaven immers nog geen voldoende zekerheid nopens de detectie van mondalcohol door deze toestellen.

5.5.4. Bestrafning van het rijden onder invloed

Het wetsontwerp bepaalt tevens een verzwarende van de bestrafning ingeval van alcoholopname van minstens 0,8 gram per liter bloed (0,35 mg per liter uitgeademde lucht).

De boete zal voortaan 200 frank tot 2.000 frank bedragen in plaats van 100 tot 1.000 frank en de gevangenisstraf vijftien dagen tot zes maanden in plaats van acht dagen tot drie maanden.

Het juridisch onderscheid tussen de dronkenschap en de alcoholopname blijft behouden, maar de bestrafning wordt dezelfde.

Tegelijkertijd worden de straffen geharmoniseerd voor de belangrijkste overtredingen, zoals de alcoholopname (vanaf 0,35 mg per liter uitgeademde lucht), het vluchtmisdrijf en het sturen zonder houder van een rijbewijs te zijn.

Een alcoholgehalte van ten minste 0,5 gram per liter bloed (0,22 mg per liter uitgeademde lucht) en minder dan 0,8 g per liter bloed (0,35 mg per liter uitgeademde lucht), wordt strafbaar gesteld met een gevangenisstraf van een dag tot een maand en/of een geldboete van 25 frank tot 500 frank (x 80).

Wanneer de ademanalyse een alcoholopname van ten minste 0,22 mg per liter uitgeademde lucht aangeeft zonder 0,35 mg per liter uitgeademde lucht te overschrijden, is het verboden om gedurende 3 uur een voertuig te besturen.

In het algemeen wordt aangenomen dat de alcohol uit het bloed verdwijnt met een snelheid van 0,15 g/l per uur.

Indien het vastgestelde alcoholopnameniveau 0,8 gram per liter bloed heeft bereikt, mag aangenomen worden dat, na de eliminatie van gemiddeld 0,15 gram per liter bloed, na drie uur de alcohol in het bloed onder de 0,5 gram per liter is gedaald.

De bestaande regeling betreffende het tijdelijk rijverbod ingeval van 0,8 gram per liter bloed (0,35 mg per liter uitgeademde lucht) of meer, blijft behouden. D.w.z. een rijverbod van zes uur waarop telkens een nieuwe periode van 6 uur volgt, totdat het alcoholopnameniveau minder dan 0,35 mg per liter uitgeademde lucht bedraagt. Eens minder dan 0,35 mg maar nog meer dan 0,22 mg, wordt de periode nog eenmaal verlengd met 3 uur.

Voortaan wordt de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, die kan worden bevolen door het parket, beperkt tot een periode van 15 dagen, met mogelijkheid

annuleren van deze analyse van de haling, à condition d'accepter de subir une prise de sang. Cette solution était nécessaire pour les cas où de l'alcool pouvait être présent dans la bouche. En effet, à cette époque, les conditions d'homologation pour les analyseurs d'haleine, qui sont également définies par le Transport Act de 1981, ne donnaient pas encore de garanties suffisantes pour la détection d'alcool dans la bouche.

5.5.4. Les sanctions pour la conduite sous l'influence

Le projet prévoit également un renforcement des sanctions dans le cas où le taux d'alcool atteint au moins 0,8 g par litre de sang (0,35 mg par litre d'air expiré).

L'amende sera désormais de 200 à 2.000 francs au lieu de 100 à 1.000 francs et la peine de prison de quinze jours à six mois au lieu de huit jours à trois mois.

La distinction juridique entre l'ivresse et l'imprégnation alcoolique est maintenue, mais ces deux états seront sanctionnés par les mêmes peines.

Par la même occasion, les peines sont harmonisées pour les infractions les plus importantes, telles que notamment l'imprégnation alcoolique (à partir de 0,35 mg par litre d'air expiré), le délit de fuite et la conduite sans être titulaire d'un permis.

Un taux d'alcool d'au moins 0,5 g par litre de sang (0,22 mg par litre d'air expiré) et moins de 0,8 g par litre de sang (0,35 mg par litre d'air expiré) est sanctionné par une peine de prison d'un jour à un mois et/ou par une amende de 25 francs à 500 francs (x 80).

Si l'analyse de l'haleine révèle un taux d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,22 mg par litre d'air expiré sans dépasser 0,35 mg par litre d'air expiré, la conduite d'un véhicule sera interdite pendant 3 heures.

D'une manière générale, il est admis que l'alcool disparaît dans le sang à raison de 0,15 g/l par heure.

Si le taux d'imprégnation alcoolique de 0,8 g par litre de sang est atteint, il faut considérer qu'à la suite d'une élimination moyenne de 0,15 g par litre de sang, c'est après trois heures que l'alcool présent dans le sang est inférieur à 0,5 g par litre.

La disposition actuelle concernant l'interdiction temporaire de conduire si l'on constate un taux d'au moins 0,8 g par litre de sang (0,35 mg par litre d'air expiré) est maintenue. Il s'agit d'une interdiction de six heures, à laquelle peut s'ajouter une nouvelle période de six heures, jusqu'au moment où le niveau d'alcool comporte moins de 0,35 mg par litre d'air expiré. Si le niveau d'imprégnation alcoolique est inférieur à 0,35 mg mais encore supérieur à 0,22 mg, la période d'interdiction est prolongée une seule fois de trois heures.

Le retrait immédiat du permis de conduire, que peut ordonner le parquet, est limité à une période de 15 jours, avec la possibilité d'une ou de plusieurs

tot één of meerdere verlengingen, nadat de betrokkene (of zijn raadsman) op zijn verzoek werd gehoord.

Wat de vervallenverklaringen van het recht tot sturen betreft, wordt grotendeels de bestaande regeling behouden. Zo kan de rechter een verval uitspreken bij een veroordeling wegens dronkenschap aan het stuur of alcoholopname van minstens 0,35 mg per liter uitgeademde lucht en vluchtmisdrijf zonder slagen en verwondingen, van 8 dagen tot 5 jaar.

Volgens het wetsontwerp zal de rechter echter worden verplicht om een vervallenverklaring uit te spreken wegens vluchtmisdrijf met slagen en verwondingen en ingeval van recidive binnen de 3 jaar van bovengenoemde misdrijven, van 8 dagen of meer of voorgoed.

Bovendien zal de rechter een medisch onderzoek moeten opleggen indien er een tweede veroordeling volgt binnen een periode van drie jaar wegens dronkenschap aan het stuur of alcoholopname van ten minste 0,35 mg per liter uitgeademde lucht.

Indien het alcoholgehalte begrepen is tussen 0,22 mg en 0,35 mg per liter uitgeademde lucht of tussen 0,5 gram en 0,8 gram per liter bloed, kan de rechter geen vervallenverklaring uitspreken.

Tenslotte zullen, in geval van herhaling binnen de drie jaar, de straffen gevoelig worden verhoogd.

In het wetsontwerp wordt het rijden in een soortgelijke staat als de dronkenschap, o.m. tengevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen strafbaar gesteld.

prolongations, l'intéressé (ou son conseil) étant entendu à sa demande.

En ce qui concerne la déchéance du droit de conduire, la réglementation actuelle est maintenue dans ses grandes lignes. Ainsi le juge peut-il prononcer une déchéance de 8 jours à 5 ans en condamnant pour ivresse au volant ou imprégnation alcoolique d'au moins 0,35 mg par litre d'air expiré et délit de fuite sans coups et blessures.

Suivant le projet de loi, le juge sera toutefois obligé de prononcer une déchéance du droit de conduire de 8 jours ou plus ou à titre définitif pour délit de fuite avec coups et blessures et dans le cas de récidive dans les trois ans pour les délits précités.

Par ailleurs, le juge devra imposer un examen médical s'il y a une deuxième condamnation dans les trois ans pour conduite en état d'ivresse ou d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,35 mg par litre d'air expiré.

Si le taux d'alcool est compris entre 0,22 mg et 0,35 mg par litre d'air expiré ou entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang, le juge ne peut pas prononcer la déchéance.

Enfin, en cas de récidive dans les trois ans, les peines seront fortement augmentées.

Dans le projet de loi, le fait de conduire dans un état analogue à celui de l'imprégnation alcoolique, par exemple sous l'influence de drogue ou de médicaments, est punissable.

Vergelijking huidige-voorgestelde bestraffing.		Comparaison sanctions actuelles et sanctions proposées
NU — ACTUELLEMENT		WETSONTWERP — PROJET DE LOI
Strafbare intoxicatie — <i>Intoxication alcoolique</i>	Dronkenschap — <i>Ivresse</i>	Dronkenschap en 0,8 pro mille of meer — <i>Ivresse et 0,8 g pour mille ou plus</i>
Boeten en gevangenisstraffen <i>Amendes et peines d'emprisonnement</i> Eerste overtreding 6 000 tot 60 000 F en/of 15 dagen tot 3 maand <i>Première infraction 6 000 à 60 000 F et/ou 15 jours à 3 mois</i> Herhaling binnen de 3 jaar 12 000 tot 60 000 F en/of 1 maand tot 1 jaar <i>Récidive dans les 3 ans 12 000 à 60 000 F et/ou 1 mois à 1 an</i> Tweede herhaling binnen de 3 jaar: 24 000 tot 120 000 F en/of 2 maand tot 2 jaar <i>Deuxième récidive dans les 3 ans: 24 000 à 120 000 F et/ou 2 mois à 2 ans</i>		16 000 tot 160 000 F 15 dagen tot 6 maand <i>16 000 à 160 000 F</i> 15 jours à 6 mois 32 000 tot 400 000 F 1 maand tot 2 jaar <i>32 000 à 400 000 F</i> 1 mois à 2 ans 64 000 tot 800 000 F 2 maand tot 4 jaar <i>64 000 à 800 000 F</i> 2 mois à 4 ans
Vervallenverklaring van het recht tot sturen <i>Déchéance du droit de conduire</i> Eerste inbreuk. Mogelijk verval, van 8 dagen tot 5 jaar <i>Première infraction. Déchéance possible de 8 jours à 5 ans</i> Herhaling binnen de 3 jaar. Mogelijk verval van meer dan 5 jaar of levenslang <i>Récidive dans les 3 ans. Déchéance possible de plus de 5 ans ou à vie</i>		onveranderd <i>inchangé</i> verval minstens 8 dagen tot levenslang en verplicht geneeskundig onderzoek <i>Déchéance d'au moins 8 jours ou plus ou à vie et examen médical obligatoire</i>
Aan de ketting leggen van het voertuig <i>Immobilisation du véhicule</i> Kan beslist worden telkens verval als straf wordt uitgesproken en voor de duur van het verval, op voorwaarde dat de betrokkene eigenaar is van het voertuig of er de bestendige beschikking over heeft. <i>Peut être décidée chaque fois que la déchéance est prononcée à titre de peine et pour la durée de la déchéance, à condition que le véhicule soit la propriété de l'intéressé ou qu'il soit à sa disposition en permanence.</i>		onveranderd <i>inchangé</i>
Verbeurdverklaring van het voertuig <i>Confiscation du véhicule</i> Kan beslist worden telkens het verval levenslang of voor een duur van meer dan 6 maand wordt uitgesproken en op voorwaarde dat het voertuig eigendom is van de betrokkene of dat hij er de bestendige beschikking over heeft. <i>Peut être décidée chaque fois que la déchéance est définitive ou de plus de 6 mois, à condition que le véhicule soit la propriété de l'intéressé ou qu'il soit à sa disposition en permanence.</i>		onveranderd <i>inchangé</i>
(opdecimen x 60) (décimes additionnels x 60)		(opdecimen x 80) (décimes additionnels x 80)

6. Stage voor beginnende autobestuurders

6.1. Ongevalsbetrokkenheid van beginnende bestuurders - Analyse

(1) Ongevallenstudies tonen de oververtegenwoordiging van jonge bestuurders aan in de verkeersongevallen. Jonge bestuurders maken 85 % van het aantal beginnende bestuurders uit.

Van al de bestuurders van personenauto's die betrokken zijn bij een ongeval met doden of zwaar gewonden behoren er 24,8 procent tot de leeftijdsgroep van 18 tot 24 jaar.

Dit betekent niet dat zij noodzakelijkerwijze ook aansprakelijk zijn voor het ongeval. De leeftijdsgroep 18-24 jaar vertegenwoordigt 11 procent van de totale bevolking.

Het gemiddeld aantal kilometer dat per jaar met de auto afgelegd wordt bedraagt 14.159 km voor de leeftijdsgroep 18-24 jaar, tegenover 16.721 km voor de leeftijdsgroep 25-60 jaar.

Van al de bestuurders van een personenauto die bij een verkeersongeval gedood worden zijn er 27,9 procent (1988) minder dan 24 jaar oud. Zij vertegenwoordigen ook 29 procent van het totaal aantal zwaar gewonde bestuurders van een personenwagen.

Bij de passagiers van personenauto's vertegenwoordigen de 18-24 jarigen 38,2 procent van de doden (1988) en 39 procent (1988) van de zwaar gewonden.

Globaal gesproken gebeuren de meeste ongevallen met doden of gewonden op vrijdag (16,8 procent in 1988). De meeste verkeersdoden vallen op zaterdag (19,3 procent) en zondag (18,9 procent). De meeste zwaar gewonden vallen op zaterdag (18,4 procent). Het weekend vormt dus voor alle bestuurders een gevaarlijke periode, rekening houdend met het feit dat het verkeer op zaterdag en zondag globaal minder druk is dan op werkdagen, behalve tussen 10 en 12 uur en na 20 uur (Vijfjaarlijkse Verkeerstelling Ministerie Openbare Werken, 1985).

Los van deze algemene vaststelling is er duidelijk een probleem met betrekking tot de weekend-ongevallen en de jonge bestuurders. Dit blijkt uit de volgende ongevalsgegevens :

- 33,5 procent (cijfers 1987) van de bestuurders van personenwagens die tijdens de weekeinden (van vrijdag 20.00 uur tot de maandag 05.59 uur) betrokken zijn bij ongevallen met doden of zwaar gewonden behoren tot de leeftijdsgroep 18-24 jaar. Dit betekent ook dat 66,5 procent van deze bestuurders ouder zijn dan 24 jaar.

- tijdens de weekend-nachten (vrijdag, zaterdag, zondagnacht telkens van 20.00 uur tot 05.59 uur) zijn 43,8 procent van de bestuurders van personenwagens die betrokken worden in een ongeval met doden of zwaar gewonden tussen de 18 en 24 jaar oud.

- tijdens deze weekend-nachten bevonden 51 procent van de gedode en zwaar gewonde passagiers zich in een personenauto bestuurd door een jongere tussen de 18 en 24 jaar oud.

6. Stage pour conducteurs débutants

6.1. Implication des conducteurs débutants dans les accidents - Analyse

(1) Les études d'accidents révèlent la surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents de la circulation. Les jeunes conducteurs représentent 85 % des conducteurs débutants.

24,8 pour cent des conducteurs de voitures impliqués dans un accident mortel ou avec blessés graves, appartiennent à la catégorie d'âge de 18 à 24 ans.

Ceci ne signifie pas pour autant qu'ils soient nécessairement responsables de l'accident. La catégorie d'âge de 18 à 24 ans représente 11 pour cent de la population globale.

En moyenne, le nombre de kilomètres parcourus annuellement en voiture s'élève à 14.159 dans la catégorie d'âge des 18-24 ans, contre 16.721 km pour la catégorie d'âge des 25-60 ans.

27,9 pour cent (1988) des conducteurs de voitures tués dans un accident de la circulation avaient moins de 24 ans. Ils représentent également 29,7 pour cent de la totalité des conducteurs gravement blessés.

Parmi les passagers de voitures, les 18-24 ans représentent 38,2 pour cent des tués (1988) et 39 pour cent (1988) des blessés graves.

En gros, la plupart des accidents mortels ou avec blessés ont lieu le vendredi (16,8 pour cent en 1988). C'est surtout le samedi (19,3 pour cent) et le dimanche (18,9 pour cent) qu'on compte le plus de tués. Les accidents avec blessés graves se produisent surtout le samedi (18,4 pour cent). Le week-end constitue donc une période très dangereuse pour tout conducteur, compte tenu du fait que la circulation est généralement moins dense les samedis et dimanches que pendant les jours ouvrables, sauf entre 10 et 12 heures et après 20 heures (Dénombrement quinquennal de la circulation - Ministère des Travaux Publics, 1985).

Abstraction faite de ces considérations générales, il existe manifestement un problème concernant les accidents de week-end et les jeunes conducteurs. Ceci ressort des données d'accidents suivantes :

- 33,5 pour cent (chiffres de 1987) des conducteurs de voitures impliqués dans des accidents mortels ou avec blessés graves durant le week-end (du vendredi 20.00 heures au lundi 05.59 heures) appartiennent à la catégorie d'âge des 18-24 ans. Ceci signifie également que 66,5 pour cent de ces conducteurs ont plus de 24 ans.

- 43,8 pour cent des conducteurs de voitures impliqués dans un accident mortel ou avec blessés graves durant les nuits de week-end (la nuit du vendredi, du samedi et du dimanche de 20.00 heures à 05.59 heures) ont entre 18 et 24 ans.

- au cours de ces nuits de week-end, 51 pour cent des passagers tués ou grièvement blessés se trouvaient dans une voiture conduite par un jeune de 18 à 24 ans.

Een belangrijke vaststelling is ook dat in de leeftijdsgroep 20-24 jaar het hoogste percentage gevonden wordt van de bestuurders die betrokken waren in een ongeval met lichamelijk letsel en ofwel dronken waren ofwel een positieve ademtest hebben afgelegd. Dit percentage bedroeg 20,4 tegenover, bij voorbeeld, 19,1 voor de 25-29 jarigen, 13,7 voor de 30-34 jarigen en 6,5 procent voor de 45-49 jarigen (cijfers 1987). Daarbij moet bedacht worden dat hoe lager de leeftijd, hoe sneller en hoe sterker men de invloed ondergaat van (zelfs kleine hoeveelheden) alcohol.

(2) Reeds in 1975 kwam de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) na een uitgebreid onderzoek in al de lidstaten tot het besluit dat de oorzaken van de grote ongevals-betrokkenheid bij jonge bestuurders moesten gezocht worden bij : het gebrek aan ervaring, sociale en persoonlijke (leeftijdsgebonden) factoren, het rijden in risicovolle omstandigheden (weekeinde), het type voertuig dat zij gebruiken en de invloed van alcohol.

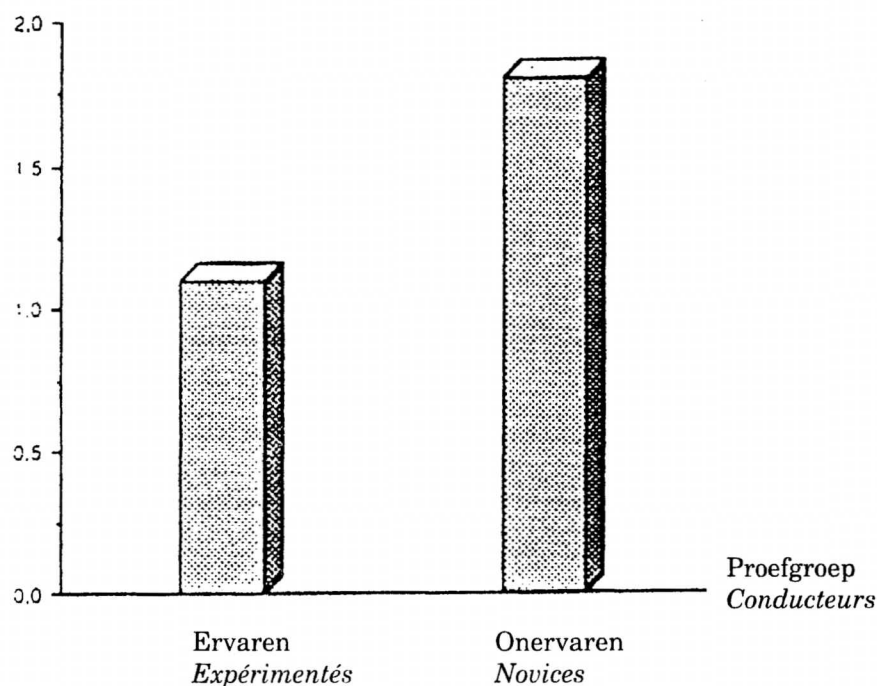
(3) De invloed van het gebrek aan ervaring van de jonge bestuurder werd onlangs (en voor het eerst in België) nogmaals aangetoond door proefondervindelijk onderzoek aan de K.U. Leuven, uitgevoerd door Prof. J. PAUWELS van het Lab Motorisch Leren. Die laatste bewees dat bij de onervaren bestuurders de proefreactietijd d.w.z. de maat voor de hoeveelheid aandacht die overblijft naast degene die aan de eigenlijke rijtaak moet besteed worden, 63 procent trager is dan bij ervaren bestuurders.

Autre constatation importante : c'est dans la catégorie des 20-24 ans qu'on trouve le pourcentage le plus élevé de conducteurs ayant été impliqués dans un accident corporel, s'étant trouvés en état d'ébriété ou ayant subi un test de l'haleine positif. Ce pourcentage s'élevait à 20,4 contre, par exemple, 19,1 pour ceux de 25-29 ans, 13,7 pour ceux de 30-34 ans et 6,5 pour cent pour ceux de 45-49 ans (chiffres de 1987). A cela s'ajoute que, plus on est jeune, plus l'influence de l'alcool (même en petite quantité) sera rapide et importante.

(2) Déjà en 1975, après une enquête approfondie dans tous les états membres, l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) parvint à la conclusion que le taux élevé d'implication dans les accidents de jeunes conducteurs était dû : au manque d'expérience, aux facteurs sociaux et personnels (liés à l'âge), au fait de conduire dans des circonstances défavorables (week-end), au type de véhicule qu'ils utilisent et à l'influence de l'alcool.

(3) Récemment (et pour la première fois en Belgique) l'influence du manque d'expérience du jeune conducteur a une nouvelle fois été prouvée par une enquête expérimentale menée au K.U. Leuven par le Prof. J. PAUWELS du Laboratoire d'Apprentissage moteur. Ce dernier a prouvé que chez les conducteurs inexpérimentés, le temps de réaction, c-à-d la quantité d'attention qui reste outre celle qui doit être consacrée à la conduite proprement dite, est de 63 pour cent plus lent que chez les conducteurs expérimentés.

Gemiddelde proefreactietijd (in sec.)
Temps de réaction epreuve moyen
(en sec.)

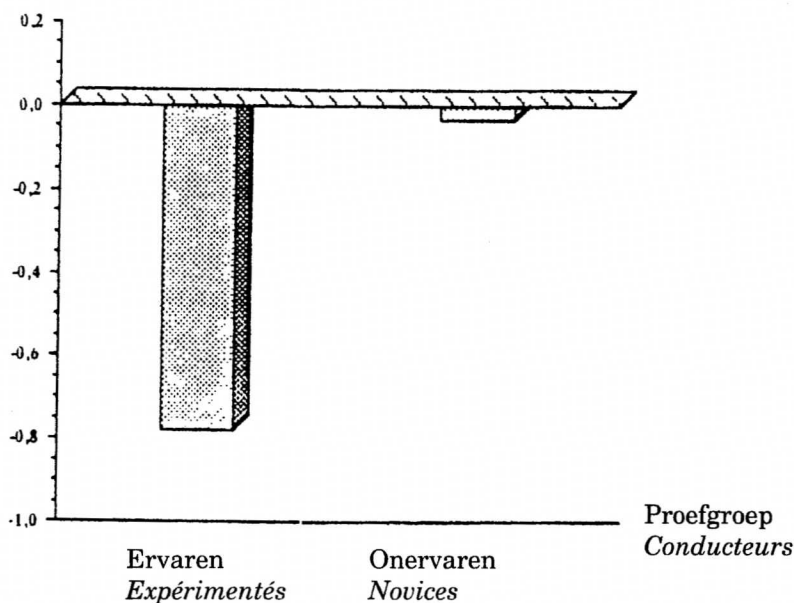


Prof. Pauwels bewees ook dat de onervaren bestuurders minder goed anticiperen in het verkeer. Het blijkt dus dat de onervaren bestuurders nog niet geleerd hebben vooruit te denken op bepaalde situaties maar deze nog altijd afwachten. De test waarbij de bestuurders een T-kruispunt met verplicht te volgen richting naderen, bewijst dat de ervaren bestuurder veel vlugger zijn richtingsaanwijzers aansteekt (anticipeert) dan de onervaren bestuurder.

Le Professeur Pauwels a également démontré que les conducteurs inexpérimentés anticipent moins bien dans la circulation. Il semble donc que les conducteurs inexpérimentés n'ont pas encore appris à prévoir certaines situations et se contentent de les voir venir. Le test consistant pour les conducteurs à aborder un carrefour en T à sens obligatoire démontre que le conducteur expérimenté allume ses clignotants bien plus tôt (il anticipe) que le conducteur inexpérimenté.

Startmoment richtingaankwijzer t.o.v. referentietijdstip (in sec.)

Temps moyen pour la décision « clignoter » (en sec.)



(4) Het reeds vernoemde OESO-onderzoek toonde aan dat de jonge, onervaren bestuurder aan het stuur van auto's van het snelle, krachtige type (auto's met sportkenmerken) sterker tot risiconemend gedrag (snelheid, gewaagd inhalen, voorrang stelen, niet aanpassen van de snelheid in bochten...) geneigd waren. In combinatie met het gebrek aan ervaring levert dit een bijzonder kritische situatie op.

(5) De psychologische factoren en de persoonlijke variabelen die het rijgedrag van de jonge bestuurder bepalen, werden reeds herhaaldelijk onderzocht op internationaal en nationaal vlak. Het SUMA-rapport dat in 1985 op vraag van het Ministerie van Verkeerswezen werd uitgevoerd, bevestigt een aantal gegevens die al jarenlang bekend waren uit het INBEL-onderzoek "Psychologie van de weggebruiker" (1965) en de geschriften van de Luikse Professor R. PIRET. Samenvattend bewijst het SUMA-rapport dat de jonge, mannelijke bestuurders zich bij het autorijden bijzonder goed en machtig voelen, dat snel rijden hen een "kick" geeft en hen onderscheidt van de "opa's" in het verkeer. Zij houden ervan anderen uit te dagen, hun rijkunst met die van anderen te meten. Bij geweld

(4) L'enquête OCDE déjà citée a démontré que le jeune conducteur inexpérimenté au volant d'une voiture de type puissant et rapide (voitures à caractéristiques sportives) avait davantage tendance à prendre des risques (vitesse, dépassements risqués, "vols" de priorité, vitesse non adaptée dans les virages). Si l'on combine ceci au manque d'expérience, on débouche sur une situation particulièrement critique.

(5) Les facteurs psychologiques et les variables personnelles qui déterminent le comportement du jeune conducteur ont déjà fait l'objet de maintes études, tant au niveau international que national. Le rapport SUMA établi en 1985 à la demande du Ministère des Communications confirme un certain nombre de données révélées depuis des années par l'enquête INBEL "Psychologie de l'utilisateur" (1965) et les écrits du Professeur liégeois R. PIRET. En résumé, le rapport SUMA démontre que les jeunes conducteurs de sexe masculin se sentent particulièrement à l'aise et puissants lorsqu'ils conduisent ; la vitesse les stimule et les distingue des "pépés" dans la circulation. Ils aiment provoquer les autres, comparer leur art de conduire à celui des autres. Le fait de conduire

onveilig en risiconemend rijden voelen ze zich tevreden, trots en ontspannen.

Het is een bewijs om aan anderen hun bekwaamheid, belangrijkheid, vrijheid en eigenwaarde te bewijzen. Solidariteit wordt als onrealistisch en passief afgewezen. Egocentrisme domineert.

Dit weinig fraaie « psychologisch beeld » wordt ook door de feiten bevestigd.

Zie bv. de *Gazet van Antwerpen* van 14 oktober 1989 : op de autosnelweg naar de kust houden tweeëntwintigjarige bestuurders van een Golf een snelheidsrace, tot bij hoge snelheid de twee auto's in elkaar haken ...

In november 1989 melden de kranten dat jonge bestuurders op een kruispunt in Zottegem door het rood licht zouden rijden "voor de sensatie". Dat doet denken aan de Spaanse jonge automobilisten die "voor de sensatie" op een stuk autoweg tussen twee dancings gaan spookrijden.

(6) Een enquête van P. VERHELST, psycholoog en lesgever aan een instelling voor hoger onderwijs, bij zestig jongens en veertig meisjes tussen de 18 en 22 jaar levert een zelfde globaal beeld op. Trefwoorden bij de beoordeling van de jonge automobilist waren : alcoholgebruik, roekeloosheid, onverantwoordelijkheid, afreageren van frustraties. Opmerkelijk is de uitspraak van een van hen : "Een auto is geen voermiddel, maar een manier van leven".

(7) De nadelige invloed van zelfs kleine hoeveelheden alcohol op de rijvaardigheid en het risiconemend gedrag (als gevolg van de euforie) bij jonge bestuurders werd reeds duidelijk bewezen in de OESO-studie van 1975. In België heeft Prof. PAUWELS in het reeds vernoemd onderzoek bewezen dat :

- de proefreactietijden bij onervaren bestuurders significant stijgen bij gebruik van alcohol;

- deze stijging des te groter wordt naarmate de bloedalcoholconcentratie groter is;

- deze stijging van de proefreactietijd groter wordt naarmate de moeilijkheidsgraad van de verkeerssituatie stijgt.

Cf. Onderzoek naar de "Disco-ongevallen" in de BRD : op 3 maanden 216 letselongevallen waarbij 64 doden vielen, waarvan 61 % van de bestuurders onder invloed waren. De ongevallen gebeurden meestal bij hoge snelheden en in brede naar links uitbuigende bochten.

(8) Het rijden tijdens de weekeinden is duidelijk een risicovolle omstandigheid voor de jonge bestuurder. Dit risico vindt zijn oorsprong in psychologische factoren (vrijheid, afreageren van frustraties...), gepaard aan alcoholgebruik en het feit dat de autopassagiers als "publiek" fungeren om hun rijbekwaamheid, hun durf, mannelijkheid, volwassenheid ... te bewijzen. Alhoewel daaromtrent nog geen grondig wetenschappelijk onderzoek werd uitgevoerd in België wijst zowel de ervaring met de passagiersslachtoffers als de observatie van de bevoegde agenten erop

dangereusement, en prenant des risques, leur procure une sensation de bonheur, de fierté et de détente.

C'est une manière de prouver aux autres leur talent, leur importance, leur liberté, et de satisfaire leur amour-propre. La solidarité est rejetée comme étant irréaliste et passive. L'égoïsme domine.

Cette « image psychologique » peu flatteuse est également confirmée par les faits.

Prenons par ex. la *"Gazet van Antwerpen"* du 14 octobre 1989 : sur l'autoroute de la mer, des jeunes de 22 ans conduisant une Golf font une course de vitesse jusqu'au moment où les deux voitures lancées à toute vitesse, finissent par s'accrocher...

En novembre 1989, les journaux signalent qu'à un certain carrefour situé à Zottegem, les jeunes brûlaient le feu rouge "pour se griser". Cela fait penser aux jeunes automobilistes espagnols qui roulent en sens interdit sur un tronçon d'autoroute entre deux dancings "par amour de la griserie".

(6) Une enquête de P. VERHELST, psychologue et professeur dans un institut d'enseignement supérieur, menée auprès de soixante garçons et quarante filles âgés de 18 à 22 ans, donne une même image globale. Les mots-clefs utilisés pour caractériser le jeune automobiliste étaient : consommation d'alcool, imprudence, irresponsabilité, dévouement de frustrations. Retenons la remarque de l'un d'entre eux : "une voiture n'est pas un moyen de transport mais un mode de vie".

(7) L'influence néfaste de quantités d'alcool, même petites, sur l'aptitude à la conduite et le comportement à risques (conséquence de l'euphorie) chez les jeunes conducteurs a été démontrée à suffisance dans l'étude de l'OCDE de 1975. En Belgique, le Professeur PAUWELS a démontré dans l'étude précitée que :

- les temps de réaction des conducteurs inexpérimentés augmentent sensiblement en cas de consommation d'alcool;

- cette augmentation est d'autant plus importante que la concentration d'alcool dans le sang est grande;

- cette augmentation du temps de réaction devient plus importante selon que le degré de difficulté de la situation de circulation augmente.

Cf. Enquête sur les "accidents corporels consécutifs aux sorties en discothèque" en R.F.A. : en 3 mois, il y a eu 216 accidents corporels qui ont provoqué la mort de 64 personnes. 61 % des conducteurs étaient sous influence; dans la plupart des cas, les accidents ont eu lieu à vitesse élevée et dans de larges virages à gauche.

(8) Il est manifeste que la conduite durant le week-end présente beaucoup de risques pour le jeune conducteur. Ce risque élevé trouve son origine dans des facteurs psychologiques (liberté, dévouement...) liés à la consommation de boissons alcoolisées et au fait que les passagers servent de "public" devant lequel on peut prouver son adresse au volant, son audace, sa virilité, sa maturité, Même si aucune étude scientifique n'a été menée en Belgique, tant l'expérience des passagers victimes que l'observation des agents qualifiés montrent que l'occupation des voitures con-

dat de bezetting van de auto's die door de jonge bestuurders tijdens de weekendnachten worden bestuurd veel groter is dan de gemiddelde bezetting van 1,5 personen die een algemeen aanvaard gegeven is. Los van de psychologische invloed van de (jonge) passagiers op de (jonge) bestuurder, heeft Prof. PAUWELS in het voornoemd onderzoek ook bewezen dat het voeren van een gesprek in de auto voor gevolg heeft dat de proefreactietijden van de onervaren bestuurder veel groter worden en ook zijn anticiperend gedrag nog slechter wordt.

(9) Conclusies van het onderzoek van Prof J. PAUWELS (K.U. Leuven)

Er dient in een verplichte stageperiode voorzien te worden voor nieuwe bestuurders.

- Nieuwe chauffeurs moeten beschermd en beveiligd worden omdat ze hun eigen vaardigheid overestimeren.

Na het slagen in het theoretisch en het praktisch examen moeten ze daarom gedurende een STAGEPERIODE ervaring kunnen opdoen. Het rijbewijs is het kunnen starten met het echte trainen. Tijdens deze stageperiode geeft een "puntensysteem" van ongevallen en verkeersovertredingen aanleiding tot het verplicht opnieuw moeten afleggen van het examen.

Voor goede nieuwe bestuurders zijn geen aanvullende cursussen noodzakelijk maar voor probleemrijders kan men aan REMEDIAL TEACHING denken, m.a.w. bijkomende cursussen verplichten die aangepast zijn aan het probleem.

- Tijdens deze stageperiode moeten RESTRICTIES worden opgelegd. Gedurende een periode na het behalen van het rijbewijs :

- moeten nieuwe automobilisten met een speciaal kenteken rijden ;
- mogen de bestuurders geen alcohol drinken, 0,00 pro mille is de regel ;
- is er een snelheidsbeperking van 100 km/uur op de autosnelwegen ;
- kan het aantal inzittenden beperkt worden.

Gedurende 6 MAANDEN na het behalen van het rijbewijs :

- mag men niet rijden tijdens weekendnachten van 24 u 's avonds tot 06 u 's ochtends; gedurende die 6 maand is een verplichte begeleiding echter niet noodzakelijk.

Wanneer de restricties niet gevolgd worden, is men een probleemchauffeur, kan men verplicht worden bijkomende cursussen te volgen en kan de stageperiode verlengd worden.

(10) Het verband tussen de rij-ervaring en ongevalsbetrokkenheid werd aangetoond zowel in binnen- als buitenland door studies over de verdeling van autobestuurders, betrokken in een ongeval met lichamelijk letsel, volgens de rij-ervaring (R. DIELEMAN, Extraits de l'exposé présenté aux journées Internationales de la Sécurité Routière, Brussel, novembre 1978, M. MARTI, Young Male Drivers, IIIe Congrès

duites par de jeunes conducteurs les nuits de week-end est plus élevée que la moyenne généralement admise de 1,5 personnes. Indépendamment de l'influence psychologique des (jeunes) passagers sur le (jeune) conducteur, le professeur PAUWELS a également démontré, dans son étude, qu'une conversation en voiture avait pour effet d'allonger considérablement le temps de réaction d'un conducteur débutant et de détériorer sa faculté d'anticipation.

(9) Conclusions de l'étude du Prof. J. PAUWELS (K.U. Leuven)

Une période de stage obligatoire doit être instaurée pour les nouveaux conducteurs.

- Les chauffeurs débutants doivent être protégés et leur sécurité renforcée car ils surestiment leurs capacités.

C'est pourquoi, après avoir réussi les examens théorique et pratique, ils doivent pouvoir acquérir de l'expérience pendant une période de stage. Le permis de conduire doit être le début du véritable apprentissage. Au cours de cette période de stage, un "système à points" basé sur les accidents et les infractions au code de la route permettra de décider si le candidat doit repasser son examen.

Les bons conducteurs débutants ne devront pas suivre de cours complémentaires, mais pour les conducteurs à problèmes, on peut imaginer un système de remedial teaching, en d'autres mots des cours obligatoires adaptés au problème du candidat.

- Au cours de la période de stage, des restrictions doivent être imposées. Pendant un temps déterminé qui suit l'obtention du permis de conduire :

- les conducteurs débutants doivent circuler avec un signe particulier;
- les conducteurs débutants ne peuvent pas boire d'alcool, 0,00 pour mille est la règle;
- la vitesse est limitée à 100 km/h sur autoroutes;

- le nombre de passagers peut être limité.

Pendant 6 mois suivant l'obtention du permis de conduire :

- interdiction de conduire pendant les nuits de week-end de 0 h à 6 heures du matin; l'accompagnement obligatoire n'est toutefois pas nécessaire.

Si un conducteur débutant ne respecte pas ces restrictions, il sera considéré comme conducteur à problème; il sera contraint de suivre des cours complémentaires et sa période de stage pourra être allongée.

(10) Le rapport entre l'expérience de la conduite et l'implication dans les accidents a été montré en Belgique et à l'étranger dans des études publiées sur la répartition des conducteurs de voiture, impliqués dans un accident corporel, selon l'expérience de la conduite (R. DIELEMAN, Extraits de l'exposé présenté aux Journées Internationales de la Sécurité Routière, Bruxelles, novembre 1978, M. MARTI, Young Male Drivers, IIIe Congrès

Mondial de la Prévention Routière P.R.I. Luxembourg, 1989). Volgens deze studies vermindert het aantal bestuurders, die in een ongeval betrokken zijn, met de verworven rij-ervaring : na 12 maanden rij-ervaring werd een vermindering vastgesteld van 15 % ten opzichte van de bestuurders die slechts 2 maanden rij-ervaring hadden.

(11) Bij lage expositie-weinig ervaring (-180 km per week) wordt een positieve relatie gevonden tussen de overtredingen en de ongevallen. Bij een hoge expositie-ervaring bestaat deze relatie niet.

Uit een onderzoek van de SWOV blijkt dat voor jonge bestuurders (-20 jaar) met één overtreding de ongevalsbetrokkenheid drie- tot zesmaal groter is dan deze van de ouderen met één overtreding.

6.2. Buitenlandse systemen

(1) Canada

- beginnende automobilisten krijgen een "proefrijbewijs" dat na twee jaar (tweemaal een periode van 1 jaar) overtreding- en ongevalsvrij rijden in een definitief rijbewijs wordt omgezet.

- het strafpunten-systeem is identiek aan dat van de andere bestuurders, maar :

- * vanaf 6 punten (i.p.v. 15 punten) intrekking van het rijbewijs voor 15 dagen.

- * definitief rijbewijs wordt verkregen na tweemaal een periode van 1 jaar waarin het aantal strafpunten niet meer dan 5 bedroeg.

Evaluatie : bij de jongeren het eerste jaar : - 7 % ongevallen.

N.B. Canada voorziet in een leerrijbewijs vanaf 16 jaar, na slagen in een theoretisch en praktisch examen.

Voorwaarde : begeleid zijn.

(2) Duitsland

- sinds 1 november 1986 : voorlopig rijbewijs voor 2 jaar.

- één zware overtreding of twee gewone overtredingen : herscholingscursus verplicht.

- na herscholing : één zware of twee gewone overtredingen geven aanleiding tot verplicht theoretisch en praktisch examen. Na twee mislukkingen wordt het rijbewijs definitief ingetrokken.

De evaluatie van het systeem is aan de gang.

(3) Australië

Voorlopig rijbewijs met beperkingen gedurende één jaar :

- kenteken op het voertuig.

- maximum 80 km per uur.

- één zware overtreding geeft aanleiding tot het intrekken van het rijbewijs en verplichte examens.

(4) Zwitserland

Na het afleggen van een verklaring i.v.m. de lichamelijke toestand kan een leerrijbewijs bekomen worden (95 % van de kandidaten hebben de rijsschool gevolgd).

Drivers, IIIe Congrès Mondial de Prévention Routière, P.R.I. Luxembourg 1989). Selon cette étude, le nombre de conducteurs impliqués dans un accident diminue à mesure que l'expérience s'acquiert : après 12 mois de conduite, on a constaté une baisse de 15 % par rapport aux conducteurs qui n'avaient conduit que pendant 2 mois.

(11) Lors d'une faible expérience à l'exposition au risque (- de 180 km par semaine), une relation positive a été trouvée entre infractions et accidents. Dans une grande expérience à haute exposition, cette relation n'existe pas.

Il ressort d'une étude du SWOV que les jeunes conducteurs (- 20 ans) ayant commis une seule infraction sont de 3 à 6 fois plus impliqués dans les accidents que les conducteurs plus âgés ayant également commis une seule infraction.

6.2. Systèmes étrangers

(1) Canada

- les automobilistes débutants reçoivent un "permis à l'essai" qui se transforme en permis définitif après 2 ans de conduite (deux fois une période d'un an) sans avoir commis d'infraction ni provoqué d'accident.

- le système du permis à points est le même pour tout le monde, mais :

- * à partir de 6 points (au lieu de 15 points), retrait du permis pour une durée de 15 jours.

- * le permis de conduire définitif est accordé lorsque le nombre de points ne dépasse pas 5 après deux périodes d'un an.

Evaluation : chez les jeunes, au cours de la première année : - 7 % d'accidents.

N.B. Le Canada prévoit un permis autorisant l'apprentissage dès l'âge de 16 ans, après réussite d'un examen théorique et pratique.

Condition : être accompagné.

(2) Allemagne

- depuis le 1^{er} novembre 1986 : permis provisoire pendant 2 ans.

- 1 infraction grave ou 2 infractions ordinaires : cours de recyclage obligatoire.

- après le recyclage : 1 infraction grave ou 2 infractions ordinaires donnent lieu à un examen théorique et pratique. Après deux échecs, le permis de conduire est définitivement retiré.

L'évaluation du système est en cours.

(3) Australie

Permis de conduire provisoire assorti de restrictions pendant 1 an :

- signe distinctif sur le véhicule

- 80 km/h maximum

- 1 infraction grave donne lieu au retrait du permis et à des examens obligatoires.

(4) Suisse

Après avoir rempli une déclaration sur l'état physique, un permis autorisant l'apprentissage peut être obtenu (95 % des candidats ont suivi des cours à l'auto-école).

Beperkingen :

- kenteken op het voertuig.
- begeleider.
- de handrem moet voor de begeleider bereikbaar zijn.

Na een theorie- en praktijkexamen krijgt men een definitief rijbewijs.

(5) U.S.A.

- nachtelijk rijverbod voor de 16-jarigen geeft 25 tot 65% minder ongevallen met deze bestuurders.

- in 1977 werd in een aantal Staten het rijbewijs niet meer op 16 jaar afgeleverd wegens de te sterke stijging van het aantal dodelijke ongevallen (National Underwriter, n° 50/1977, p. 17).

(6) Noorwegen

Twee fazen opleiding sinds 1979 :

- basisopleiding theorie en praktijk (95 % volgt rij-school).
- basisexamen theorie en praktijk.
- tijdelijk rijbewijs voor twee jaar.
- voortgezette opleiding :
 - * theorie defensief rijden.
 - * praktijk defensief rijden.
 - * rijden bij duisternis.
- door professionele instructeurs.
- totaal 12 uur (betaald door de leerling).
- certificaat van bekwaamheid van de instructeur laat toe definitief rijbewijs te bekomen.

De evaluatie is eveneens aan de gang.

(7) Frankrijk

- experiment dat weldra over heel Frankrijk zal uitgebreid worden :

- vanaf 16 jaar, na basiscursus in een rij-school (20 uur waarvan 15 uur praktijk), kan een voorlopig rijbewijs bekomen worden. De verzekeraar wordt ingelicht.

- ervaring verwerven :
 - * met begeleider
 - * maximum 90 km per uur
 - * herkenningsteken op het voertuig
 - * niet in het buitenland
 - * twee herhalingscursussen (van 3 uur met theorie en praktijk) in de loop van de periode
- op 18 jaar kan het rijbewijs volgens de gewone regels (examens) bekomen worden.

Ervaring : geen ongevallen met jongeren.

(8) Californië

- vanaf oktober 1983 voorlopig rijbewijs voor 16- en 17-jarigen.

- voorwaarden :
 - * 5 maanden begeleid.
 - * kenteken op het voertuig.
- één overtreding of ongeval : waarschuwingsbrief en opnieuw 1 maand verplichte begeleiding.

Limitations :

- signe distinctif sur le véhicule
- accompagnateur
- le frein à main doit pouvoir être atteint par l'accompagnateur.

On reçoit un permis définitif après avoir passé un examen théorique et pratique.

(5) U.S.A.

- l'interdiction de la conduite nocturne pour les jeunes de 16 ans entraîne une diminution de 25 à 65 % des accidents impliquant ces conducteurs.

- en 1977, dans un certain nombre d'Etats, le permis de conduire n'a plus été délivré à l'âge de 16 ans en raison de la trop forte augmentation du nombre des accidents mortels (National Underwriter, n° 50/1977, p. 17).

(6) Norvège

Formation en 2 phases depuis 1979 :

- formation de base théorique et pratique (95 % la suivent à l'auto-école)
- examen de base théorique et pratique
- permis provisoire pour 2 ans.
- formation complémentaire :
 - * conduite défensive, en théorie
 - * conduite défensive dans la pratique
 - * conduite dans l'obscurité
- par des instructeurs professionnels
- un total de 12 heures (payées par l'élève)
- le certificat de capacité délivré par l'instructeur permet d'obtenir le permis définitif

L'évaluation est également en cours.

(7) France

- l'expérience de l'Apprentissage Anticipé à la Conduite en cours sera bientôt étendue à toute la France :
 - dès l'âge de 16 ans, après un cours de base suivi dans une auto-école (20 heures dont 15 de pratique), un permis de conduire provisoire peut être obtenu. L'assureur est averti.

- expérience acquise :
 - * avec accompagnateur
 - * 90 km/h maximum
 - * signe distinctif sur le véhicule
 - * pas à l'étranger
 - * deux cours de révision (de 3 heures, avec théorie et pratique) au cours de la période
- à 18 ans, le permis peut être obtenu en suivant les règles normales (examens)

Expérience : pas d'accidents avec les jeunes.

(8) Californie

- depuis octobre 1983, permis provisoire pour les jeunes de 16-17 ans.

- conditions :
 - * accompagné pendant 5 mois
 - * signe distinctif sur le véhicule
- une infraction ou un accident : lettre d'avertissement et, à nouveau, accompagnement obligatoire durant 1 mois.

- nieuwe overtreding, nieuw ongeval of alcoholmisbruik (ook de eerste keer) : tijdelijke intrekking van het rijbewijs.

Bij herhaling definitieve intrekking van het rijbewijs.

De evaluatie is aan de gang.

(9) Maryland

Voorlopig rijbewijs in voorbereiding.

Voorwaarden :

- niet 's nachts rijden.

- één overtreding : waarschuwingsbrief.

- twee overtredingen : herscholing verplicht.

- definitief rijbewijs : indien in de voorafgaande zes maanden geen overtreding werd vastgesteld.

(10) Luxemburg

Stageperiode voor categorieën A1 (motors) en B (personenauto's) van 2 jaar.

- « stageboekje » waarin de overtredingen worden genoteerd door de bevoegde agenten. Acht uitscheurbare bladzijden.

- bladen worden naar Ministerie van Verkeerswezen gestuurd dat het stage-dossier bijhoudt.

- L gedurende één jaar.

- stageperiode mag door de Minister van Verkeerswezen met 2 jaar verlengd worden. De verlenging(en) worden op het rijbewijs ingeschreven.

* max. 90 - 75 km/uur.

* eerste jaar : naleving van art. 70. al. 6 en 7 en art. 139 al. 3 d. Verkeersreglement.

6.3. Maatregelen

(1) De symptomen van de weekendongevallen met jongeren zijn (sinds lang) gekend. De jongeren verongelukken vooral tijdens de weekendnachten met - soms sportieve - auto's waarin opvallend veel jonge passagiers plaatsnemen, omwille van (vooral psychologisch bepaald) risiconemend gedrag dat gepaard gaat met onervarenheid en alcoholgebruik.

Naast de invoering van de rijbewijswetgeving, weliswaar zonder verplichte professionele rijopleiding maar wel met theoretische en praktische examens, het voeren van verschillende veiligheidscampagnes, gespreide initiatieven in de scholen, al of niet in samenwerking met politie, rijkswacht en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en het invoeren van een verplichte vrijstelling in de aansprakelijkheidsverzekering voor bestuurders van minder dan 23 jaar (geïndexeerd bedraagt deze nu 5.262 Fr.) werden in het verleden weinig maatregelen getroffen om dit probleem ernstig, grondig en in de diepte aan te pakken.

(2) Nieuwe maatregelen

Gedurende een stageperiode, die aanvangt bij de afgifte van het rijbewijs en waarvan de duur bij koninklijk besluit zal worden bepaald, kunnen voor de nieuwe houders van een rijbewijs enerzijds bijzondere maatregelen worden voorgeschreven en anderzijds het systeem van het rijbewijs met punten op een bijzondere wijze worden toegepast.

- nouvelle infraction, nouvel accident ou excès d'alcool (pour la première fois également) : retrait temporaire du permis de conduire.

En cas de récidive, retrait définitif du permis.

L'évaluation est en cours.

(9) Maryland

Le permis de conduire provisoire est en préparation.

Conditions :

- interdiction de conduire la nuit

- une seule infraction : lettre d'avertissement

- deux infractions : recyclage obligatoire

- permis définitif : si aucune infraction n'a été constatée au cours des 6 mois précédents.

(10) Luxembourg

Période de stage de 2 ans pour les catégories A1 (motos) et B (voitures).

- « livret de stage » dans lequel les infractions sont consignées par les agents compétents. Huit feuilles détachables.

- ces feuilles sont envoyées au Ministère des Communications qui possède le dossier relatif au stage.

- L pendant une année.

- la période de stage peut être prolongée de 2 ans par le Ministère des Communications. La (les) prolongation(s) est (sont) inscrite(s) sur le permis de conduire.

* 90 - 75 km/h max.

* première année : application de l'art. 70 al. 6 et 7 et art. 139 al. 3 du Code de la route.

6.3. Mesures

(1) Les symptômes des accidents de week-end avec implication de jeunes sont connus (depuis longtemps). Les jeunes sont victimes d'accidents, surtout les nuits de week-end, à bord de voitures - parfois sportives - dans lesquelles prennent place plusieurs jeunes passagers, et ce, en raison d'un comportement téméraire (surtout déterminé psychologiquement) qui va de pair avec l'inexpérience et la consommation d'alcool.

A côté de l'introduction de la législation sur le permis de conduire (sans formation professionnelle obligatoire mais avec examens théorique et pratique), des campagnes de sécurité, des initiatives dans les écoles, avec ou sans collaboration de la police, de la gendarmerie et de l'Institut belge pour la Sécurité routière et de l'introduction d'une exemption obligatoire dans l'assurance R.C. pour les conducteurs de moins de 23 ans (indexée, celle-ci se monte actuellement à 5.262 fr.), peu de mesures ont été prises dans le passé pour s'attaquer à fond à cet énorme problème.

(2) Nouvelles mesures

Pendant une période de stage, qui commence par la délivrance du permis de conduire et dont la durée sera fixée par Arrêté royal, pour les nouveaux titulaires d'un permis, des mesures particulières peuvent être prescrites et le système du permis à points peut leur être appliqué de manière particulière.

Het doel van de stage is de nieuwe bestuurders op progressieve wijze een voorzichtig en adequaat rijgedrag bij te brengen in alle verkeersomstandigheden en in het bijzonder in moeilijke situaties: 's nachts rijden, op autosnelwegen, tijdens de weekendnachten, enz...

Daarom zullen er tijdens de stage bepaalde beperkingen kunnen worden opgelegd, die in de loop ervan stap voor stap en op gemoduleerde wijze worden opgeheven: bijzondere snelheidsbeperkingen, verplichting om met een begeleider te rijden of verbod om alleen of met meer dan twee te rijden in bepaalde situaties (bv. weekendnachten, ...), verbod te rijden met voertuigen met sportkenmerken, ...

Eveneens zullen er bijkomende vervolmakingscursussen, al dan niet verplicht, kunnen worden ingevoerd, bijvoorbeeld rijden op autosnelwegen, rijden bij slecht weer, vaardigheidstechnieken om ongevallen te voorkomen, enz.

Een systeem kan uitgewerkt worden waardoor één of meerdere beperkingen niet worden toegepast op voorwaarde, tijdens de rij-opleiding, een vervolmakingscursus te volgen.

Tijdens de stage kan met betrekking tot het puntensysteem dat eveneens van toepassing kan worden gemaakt, een bijzondere regeling worden uitgewerkt ofwel door het totaal aantal beschikbare punten te verminderen, ofwel door aan de overtredingen een verschillend aantal punten toe te kennen.

Wanneer het aantal punten is bereikt, kunnen voor de nieuwe bestuurders bepaalde maatregelen worden opgelegd zoals de intrekking van het rijbewijs, de verplichting om een nieuw examen af te leggen, de verlenging van de stage of het volgen van een veiligheidskursus.

Wanneer de nieuwe bestuurder daarentegen geen verkeersovertredingen begaat of geen ongevallen veroorzaakt, zal hij op het einde van de stage het rijbewijs definitief hebben verworven zonder enige formaliteit.

De stage voor nieuwe bestuurders heeft vóór alles een essentieel preventief karakter. Zij moet de nieuwe bestuurders en in het bijzonder de jongeren ertoe brengen om de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen en om progressief een verantwoord en aangepast rijgedrag aan te nemen in alle omstandigheden.

6.4. Het optimaliseren van de rij-opleiding

Naast de invoering van de "Europese" rijbewijswetgeving (K.B. van 6 mei 1988), de in het wetsontwerp voorgestelde maatregelen om de beginnende bestuurders geleidelijk ervaring te laten opdoen (vooral met betrekking tot hun grote betrokkenheid in weekendongevallen) en de opvolging van de beginnende bestuurders in de stageperiode, moeten ook maatregelen genomen worden op het vlak van de vorming en de opleiding van de beginnende bestuurder.

Door een beter aangepaste opleiding en vorming moet gestreefd worden naar een grotere ervaringsverwerving, een betere veiligheidskennis en een meer

Le but de ce stage est d'amener les nouveaux conducteurs à acquérir progressivement un comportement prudent et adéquat dans toutes les conditions de circulation et particulièrement dans les situations difficiles comme par exemple: la circulation de nuit, la circulation sur autoroutes, pendant les nuits de week-end, etc... .

Au cours du stage, certaines restrictions qui disparaîtront étape par étape et de façon modulée pourraient être imposées, par exemple: des limitations particulières de la vitesse, l'interdiction d'avoir quelqu'un ou plus de deux personnes à bord dans certaines situations (par exemple, les nuits de week-end, ...), l'interdiction de conduire un véhicule à caractère sportif,....

De même, le cas échéant, on pourrait introduire des cours de perfectionnement, par exemple: la conduite sur autoroutes, la conduite par mauvais temps, les techniques appropriées pour éviter des accidents, etc.

Un système peut être élaboré par lequel une ou plusieurs restrictions ne seront pas appliquées à condition de suivre, pendant l'apprentissage, un cours de perfectionnement.

Des mesures particulières pourraient être mises en oeuvre pendant le stage pour ce qui concerne l'application du permis à points, soit en réduisant le nombre total de points disponibles, soit en attribuant aux infractions un nombre de points différent.

Lorsque le nombre de points est atteint, il est possible de prévoir pour les nouveaux conducteurs des mesures telles que le retrait du permis de conduire, l'obligation de se soumettre à nouveau à un examen, la prolongation du stage, ou encore l'obligation de suivre un cours de sécurité.

Par contre, si le nouveau conducteur ne commet pas d'infractions ou ne provoque pas d'accidents, son permis de conduire lui sera acquis définitivement à la fin du stage sans autres formalités.

Cette mesure a donc avant tout un caractère essentiellement préventif. Elle devrait amener les nouveaux conducteurs, et tout spécialement les jeunes, à faire preuve de plus de prudence et à acquérir progressivement un comportement responsable et convivial en toutes circonstances.

6.4. Optimalisation de l'apprentissage à la conduite

À côté de l'introduction de la législation "européenne" sur le permis de conduire (A.R. du 6 mai 1988), des mesures proposées dans le projet de loi visant à laisser les conducteurs débutants acquérir progressivement de l'expérience (vu surtout leur forte implication dans les accidents du week-end) et du suivi des conducteurs débutants pendant la période de stage, des mesures doivent également être prises au niveau de la formation et de l'éducation du conducteur débutant.

Un écolage et une formation mieux adaptés doivent permettre au conducteur débutant d'acquérir une plus grande expérience, une meilleure connaissance

realistische houding van de beginnende bestuurder t.o.v. de auto.

De onveilige gedragingen die tot ongevallen leiden kunnen het gevolg zijn van "niet kunnen" (cognitieve en motorische vaardigheden), "niet kennen" (kennistekort op juridisch maar ook op praktisch gebied) "niet willen" (attitude en motivatie) of een combinatie ervan.

Een wetenschappelijk verantwoorde taakanalyse moet een antwoord geven op de vraag naar de kennis en vaardigheid die de beginnende automobilist moet bezitten. Daaruit kan de lesinhoud (theorie en praktijk) worden bepaald. De taakanalyse geeft de doelstelling(en) aan van de opleiding en de vorming. De aanpassing van de lesinhoud(en) is de weg die aangewezen wordt om deze doelstellingen ook te verwezenlijken.

Gelijklopend met de taakanalyse wordt ook bepaald welke de gewenste attitude is die de beginnende bestuurder moet worden bijgebracht. De lesinhoud(en) worden aan deze doelstelling aangepast.

De opleiding via de rijsschool en via de vrije weg mag niet in de eerste plaats examengericht zijn. Het onderricht in de rijsschool en bij de (al of niet georganiseerde) vrije opleiding mag niet zozeer afgestemd zijn op het kunnen beantwoorden van de examenvragen (theorie), het uitvoeren van enkele eenvoudige manoeuvres en het oplossen van de typemoeilijkheden bij het praktisch examen op de weg.

Er moet tijdens de opleiding meer aandacht besteed worden aan de principes van het anticiperen (of defensief) rijden voor de beginnende bestuurder die nog geen "verkeersgeheugen" heeft en een daaraan gekoppeld veld van motorische programma's ontwikkeld heeft op basis van zijn ervaring (cf. Prof. PAUWELS, Weekendongevallen). Het anticiperen rijden heeft tot doel: het leren kennen van zijn eigen beperkingen, de beperkingen van zijn voertuig, de beperkingen van de andere verkeersdeelnemers en het aanleren zowel van preventieve acties om risico's te voorkomen als van curatieve acties in risicosituaties.

Tijdens de rijopleiding komt de psychologie van het autorijden of de attitudevorming niet voldoende aan bod. De auto wordt niet voorgesteld als een gebruiksvoorwerp. De auto blijft dan ook gezien worden als een statussymbool, een machtssymbool, een symbool van volwassenheid waardoor risiconemend machogedrag gestimuleerd wordt.

Gecombineerd met gebrek aan ervaring, overschatting van de eigen mogelijkheden, deze van het voertuig en deze van de andere weggebruikers leidt dit tot bijzondere gevaren (cf. de weekendongevallen).

Na een bepaalde periode verdwijnt de grote onveiligheidsneiging als gevolg van ervaringsverwerving en wordt een meer realistische houding tegenover de auto ingenomen.

Een pluridisciplinaire werkgroep werd opgericht ten einde na te gaan in welke mate de elementen van een veiligheidsgerichte vorming (anticiperend

de la sécurité et une attitude plus réaliste vis-à-vis de la voiture.

Les comportements dangereux provoquant des accidents peuvent être la conséquence d'un "non pouvoir" (aptitudes cognitives et motrices), d'un "non savoir" (connaissance insuffisante tant au niveau juridique que pratique), "d'un non vouloir" (attitude et motivation) ou d'une combinaison de ces éléments.

Une analyse des tâches scientifiquement fondée doit répondre à la question de savoir quelles doivent être les connaissances et les capacités de l'automobiliste débutant. On pourra, à partir de là, déterminer le contenu du cours (théorie et pratique). L'analyse des tâches donne le(s) objectif(s) de l'écolage et de la formation. Si l'on veut effectivement atteindre ces buts, il est conseillé d'adapter le contenu du (des) cours.

Parallèlement à l'analyse des tâches, on détermine également quelle est l'attitude souhaitée qui doit être insufflée au conducteur débutant. Le contenu du (des) cours est adapté à ce but.

L'écolage via l'auto-école et via la filière libre ne doit pas être orienté en premier lieu sur l'examen. L'enseignement dispensé par l'auto-école et par la filière libre (qu'elle soit ou non organisée) ne peut pas trop viser à donner des réponses correctes lors des examens (théorie) ou l'exécution de quelques manoeuvres simples et la résolution des difficultés types lors de l'examen pratique sur la route.

Au cours de l'apprentissage de la conduite, une plus grande attention doit être accordée au principe de la conduite anticipative (ou défensive) pour le conducteur débutant qui n'a pas encore la "mémoire de la circulation" et qui, de ce fait, n'a pas encore développé un champ de programmes moteurs basé sur son expérience (cf. Prof. PAUWELS, Accidents de week-end). La conduite anticipative a pour but d'apprendre à connaître ses propres limites, celles de son véhicule et celles des autres usagers de la route, ainsi que l'apprentissage tant des actions préventives destinées à prévenir les risques que des actions curatives dans les situations à risques.

Pendant l'écolage actuel, la psychologie de la conduite ou le façonnement de l'attitude n'entrent pas assez en ligne de compte. La voiture n'est pas présentée comme un objet utilitaire. Au contraire, elle continue d'être considérée comme un symbole de prestige, de pouvoir et de maturité, ce qui incite à adopter un comportement macho et à risques.

Combiné au manque d'expérience, à la surestimation de ses propres possibilités, de celles du véhicule et de celles des autres usagers, ceci entraîne des dangers particuliers (cf. les accidents de week-end).

Après une certaine période, cette tendance aux accidents s'estompe grâce à l'acquisition d'expérience. On adoptera une attitude plus réaliste vis-à-vis de la voiture.

Un groupe de travail pluridisciplinaire a été constitué dans le but d'analyser dans quelle mesure les éléments d'une formation axée sur la sécurité (com-

rijgedrag) en de attitudevorming in de rijopleiding kunnen geïntegreerd worden. Daarbij wordt onderzocht hoe dit ook bij de vrije opleiding kan verwezenlijkt worden en hoe dit bij de examens kan geëvalueerd worden. Deze werkgroep buigt zich ook over het voorstel om voor de bestuurders van auto's, onder strikt beperkende voorwaarden, na een theoretische en praktische opleiding aangevuld met tussentijdse scholingen, de rijopleiding te laten beginnen vanaf de leeftijd van 16 jaar.

7. Rijbewijs met punten

7.1. Doelstelling van het puntensysteem

- Het rijbewijs met punten heeft vóór alles een preventieve en ontradende werking: de bestuurder, die herhaaldelijk zware overtredingen begaat zal weliswaar gesanctioneerd worden doordat hij het totaal aantal punten zal bereikt hebben, terwijl hij juist omwille van de sanctie (opschorting van het recht tot sturen), die automatisch van toepassing is, een ander rijgedrag - onmiddellijk of in de toekomst - zal aannemen; maar ook degene die occasioneel een overtreding begaat, zal meer op zijn hoede zijn, aangezien hij weet dat zijn rijbewijs bezwaard is en hypotetisch tot intrekking aanleiding kan geven.

- In tegenstelling met de klassieke sanctiemogelijkheden zoals het verval van het recht tot sturen, waarvan de betrokkene zich pas achteraf rekenschap geeft, biedt het puntensysteem het enorme voordeel dat de betrokkene vooraf weet wat de consequenties zullen zijn van zijn onveilig verkeersgedrag, zodat het preventief effect ervan maximaal kan uitgespeeld worden.

- Over de doeltreffendheid van het rijbewijs met punten en meer bepaald de invloed ervan op de verkeersongevallen is weinig bekend. Feit is dat de bestaande systemen in stand worden gehouden en worden verfijnd, wat als een aanwijzing van hun doeltreffendheid kan worden beschouwd en als zodanig wordt ervaren.

Onderzoek van in Nederland verschenen literatuur toont aan dat het aantal verkeersongevallen na invoering van het rijbewijs met punten met 5 % zou dalen.

- Reeds in 1971 nam de Raad van Europa een resolutie aan waarin de Lidstaten werd verzocht om een rijbewijs met punten in te voeren. In 1975 had de zogenaamde werkgroep DUPREEL, bestaande uit vertegenwoordigers van de Ministers van Justitie en Verkeerswezen en de Procureurs Generaal een volledig voorstel ter zake uitgewerkt.

- De invoering van een puntensysteem van de overtredingen kadert in de rijbewijsreglementering, die de voorwaarden inzake geschiktheid, kennis en vaardigheid bepaalt om het rijbewijs te bekomen, in te leveren en te herkrijgen.

- Het herhaaldelijk begaan van overtredingen betekent in deze context dat er niet meer aan deze voorwaarden wordt voldaan, zodat het recht tot sturen

portement routier anticipatief) et la modification des attitudes pouvaient être intégrés dans l'apprentissage de la conduite. On examine également comment ceci est réalisable en filière libre et comment cela peut être évalué lors des examens. Ce groupe de travail se penche également sur la proposition consistant à permettre aux conducteurs de voitures, ayant ainsi un apprentissage théorique et pratique complété d'écologies intermédiaires, de commencer l'apprentissage de la conduite dès l'âge de 16 ans, et ce, dans des conditions strictement limitatives.

7. Permis de conduire à points

7.1. Objectif du système par points

- Le permis de conduire à points a, avant tout, un effet préventif et dissuasif: le conducteur qui commet fréquemment des infractions graves sera sanctionné, il est vrai, puisqu'il aura atteint le nombre total de points. Il adoptera un autre comportement routier - immédiatement ou à l'avenir - précisément à cause de la sanction (suspension du droit de conduire) qui s'applique automatiquement. D'autre part, celui qui commet occasionnellement une infraction sera sur ses gardes, car il saura son permis de conduire menacé et susceptible de faire l'objet d'un retrait.

- Contrairement aux sanctions classiques possibles, comme la déchéance du droit de conduire, dont l'intéressé prend conscience après coup, le système des points présente l'énorme avantage de faire connaître à l'avance les conséquences d'un comportement dangereux au volant, de sorte que l'effet préventif jouera son rôle de manière maximale.

- On sait peu de choses sur l'efficacité du permis de conduire à points et moins encore sur son influence sur les accidents de la circulation. Le fait est que les systèmes existants sont maintenus et affinés, ce qui peut être considéré comme une indication de leur efficacité et ressenti comme tel.

Une étude de la littérature publiée aux Pays-Bas montre que le nombre d'accidents de la circulation pourrait diminuer de 5 % après l'introduction du permis de conduire à points.

- En 1971 déjà, le Conseil de l'Europe avait pris une résolution dans laquelle les Etats membres étaient invités à instaurer un permis à points. En 1975, le groupe de travail DUPREEL, constitué de responsables des Ministères de la Justice et des Communications, et de représentants des Procureurs Généraux, avait établi un projet complet en la matière.

- L'introduction d'un système à points pour les infractions se situe dans le cadre de la réglementation du permis de conduire, qui détermine les conditions d'aptitude, de connaissance et d'habileté pour obtenir, restituer et récupérer le permis de conduire.

- Commettre plusieurs fois des infractions signifie, dans ce contexte, qu'on ne satisfait plus à ces conditions, de sorte qu'il y aura suspension du droit de

zal worden opgeschort en het herkrijgen van dit recht afhankelijk kan worden gesteld van het volgen van bijkomende scholing en het opnieuw afleggen van theoretische of praktische examens.

- In navolging van de Bondsrepubliek Duitsland, Groot-Brittannië en binnenkort Frankrijk, is het de bedoeling om het rijbewijs met punten in ons land in te voeren, wat de preventie van de zware verkeers-overtredingen en van hun recidive en bijgevolg ook de verkeersveiligheid moet ten goede komen.

7.2. Buitenlandse systemen

(1) Canada - Manitoba

- rijbewijs met strafpunten werd in 1951 ingevoerd :

* 1 of 2 strafpunten per overtreding.

* bij 6 punten : onderzoek naar de rijvaardigheid.

- bij positief resultaat : "voorlopig" rijbewijs voor 12 maand. Bij nieuwe inbreuk in deze periode : intrekking van het rijbewijs voor minimum één maand en verplichte "Driver improvement" cursus.

- bij negatief resultaat : onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor minimum één maand.

Driver improvement-cursus verplicht.

Bekomen van rijbewijs : volgens de gewone regels.

(2) Canada - Ontario

- aantal strafpunten naar gelang van de ernst van de overtreding.

- 6 punten : waarschuwingsbrief.

- 9 punten : gesprek met consulente en eventuele intrekking van het rijbewijs bij negatief resultaat.

- 15 punten :

* intrekking van het rijbewijs voor 15 dagen;

* strafpunten verminderd tot 7;

* indien binnen de 2 jaar opnieuw 15 strafpunten worden bereikt intrekking van het rijbewijs voor 6 maand.

- overwogen wordt :

* invoeren van verplichte Driver Improvement-cursussen;

* herexamens bij het intrekken van het rijbewijs;

* verlenging van de vervalperiode voor recidivisten.

(3) Duitsland

- strafpunten-rijbewijs sinds 1 mei 1974.

- 1 tot 4 punten volgens de ernst van de overtreding (ook parkeren, onverzekerd rijden, overlading, enz....).

- 6 punten : medisch en psychologisch onderzoek.

- 9 punten : theoretisch en eventueel praktisch examen.

- 12 punten : intrekking van het rijbewijs. Nadien terug te bekomen volgens de gewone regels.

(4) Rusland

- rijbewijs met strafpunten sinds 1971.

conduire. La réhabilitation dans le droit de conduire pourra dépendre d'un apprentissage supplémentaire et de l'obligation de repasser des examens théorique et pratique.

- A l'exemple de la République fédérale d'Allemagne, de la Grande-Bretagne et de la France, il entre dans nos projets d'instaurer un permis à points dans notre pays, ce qui doit améliorer la prévention des accidents graves de roulage, ainsi que de leur récurrence et, par conséquent, la sécurité routière.

7.2. Systèmes étrangers

(1) Canada-Manitoba

- le permis de conduire à points de pénalisation y fut introduit en 1951 :

* 1 ou 2 points de pénalisation par infraction.

* à 6 points : examen de l'aptitude à la conduite.

- en cas de résultat positif : permis de conduire "provisoire" pour 12 mois. En cas de nouvelle infraction pendant cette période : retrait du permis de conduire pour un mois au minimum et cours de perfectionnement obligatoire.

- en cas de résultat négatif : retrait immédiat du permis de conduire pour un mois au minimum.

Cours de perfectionnement obligatoire.

Obtention du permis de conduire : selon les règles habituelles.

(2) Canada-Ontario

- nombre de points de pénalisation selon la gravité de l'infraction.

- 6 points : lettre d'avertissement.

- 9 points : entretien avec un conseiller et, en cas de résultat négatif, retrait éventuel du permis de conduire.

- 15 points :

* retrait du permis de conduire pour 15 jours;

* points de pénalisation ramenés à 7;

* si dans les 2 ans, le nombre de points de pénalisation atteint à nouveau 15, retrait du permis de conduire pour 6 mois.

- sont envisagés :

* introduction de cours de perfectionnement obligatoires;

* nouveaux examens en cas de retrait du permis de conduire;

* allongement de la période de déchéance pour les récidivistes.

(3) Allemagne

- points de pénalisation depuis le 1er mai 1974.

- 1 à 4 points selon la gravité de l'infraction (sont inclus : stationnement, conduite sans assurance, surcharge, etc....).

- 6 points : examen médical et psychologique.

- 9 points : examen théorique et éventuellement pratique.

- 12 points : retrait du permis de conduire. Ensuite obtention du permis de conduire selon les règles habituelles.

(4) Russie

- permis de conduire avec points de pénalisation depuis 1971.

- op het rijbewijs plaats voor 10 strafpunten.
- één strafpunt per overtreding (ook parkeren).
- 10 punten : intrekking van het rijbewijs voor 1 jaar.

(5) U.S.A.

- rijbewijs met strafpunten sinds 1965 in 32 Staten.

- aanbevolen systeem door het Institute of Government, University of North Carolina :

- * gevaarlijk inhalen : 7 strafpunten
- * voetganger in gevaar brengen : 7
- * spookrijden : 7
- * richtingsverandering niet aanduiden : 7
- * roekeloos rijden : 6
- * overdreven snelheid : 5
- * andere bewegende overtredingen : 3

Bij 6 strafpunten : waarschuwingsbrief.

Bij 12 strafpunten : intrekking van het rijbewijs, verplichte cursus Driver Improvement.

(6) Nederland

Invoering van het rijbewijs met strafpunten wordt overwogen en onderzocht.

Uit een nog niet gepubliceerd onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat er aanwijzingen bestaan om aan te nemen dat vlak na de invoering van het rijbewijs met strafpunten :

- het aantal overtredingen met 10 % kan verminderen;
- samenhangend daarmee mogelijks een ongevals-daling met 5% kan gerealiseerd worden;
- dit zou betekenen : - 100 doden
 - 2.000 zware gewonden
 - 6.000 lichtgewonden minder per jaar

(7) Frankrijk

De Wet van 10 juli 1989 (J.O. 11 juli 1989, blz. 8676) voert het rijbewijs met strafpunten in.

Principes :

* aftrekken van een aantal punten, vanaf een bepaald maximum, naar gelang van het soort overtreding (nog te bepalen).

* intrekking van het rijbewijs wanneer het aantal punten 0 bedraagt.

* intrekking van het rijbewijs voor zes maand.

* terug maximum aantal (goede) punten bij overtreding - vrij rijden gedurende drie jaar.

* mogelijkheid om punten te "winnen" door het volgen van speciale vormings- of opleidingscursussen.

* strafpunten alleen voor misdrijven en zware overtredingen : onopzettelijke doding, onopzettelijk verwonden, dronkenschap, intoxicatie, voorrangregels, rood licht, stopteken, witte doorlopende lijn, gewaagd inhalen, spookrijden.

* strafpunten alleen toegekend na betaling van de minnelijke schikking of de definitieve veroordeling (met inbegrip van voorwaardelijke veroordelingen).

- sur le permis de conduire, emplacement pour 10 points de pénalisation.

- un point de pénalisation par infraction (stationnement compris).

- 10 points : retrait du permis de conduire pour 1 an.

(5) U.S.A.

- permis de conduire avec points de pénalisation depuis 1965, dans 32 Etats.

- système préconisé par l'Institute of Government, University of North Carolina :

- * dépassement dangereux : 7 points
- * mettre un piéton en danger : 7
- * rouler à contresens : 7
- * ne pas annoncer un changement de direction : 7
- * rouler dangereusement : 6
- * autres infractions relatives à des véhicules en mouvement : 3

6 points : lettre d'avertissement.

12 points : retrait du permis de conduire, cours de perfectionnement obligatoire.

(6) Pays-Bas

L'introduction du permis de conduire avec points de pénalisation y est envisagée et étudiée.

D'une étude inédite de la "Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid", il apparaît qu'il existe des indications permettant d'admettre qu'après l'introduction du permis de conduire avec points :

- le nombre d'infractions peut diminuer de 10 %;

- en conséquence une diminution possible des accidents de 5 % peut être atteinte;

- ce qui pourrait signifier : - 100 morts

- 2.000 blessés graves

- 6.000 blessés légers de moins par an.

(7) France

La loi du 10 juillet 1989 (J.O. 11 juillet 1989, p. 8676) introduit le permis de conduire avec points de pénalisation.

Principes :

* retrait d'un nombre de points, à partir d'un maximum déterminé, selon le genre d'infraction (encore à déterminer).

* retrait du permis de conduire quand le nombre de points tombe à 0.

* retrait du permis de conduire pour 6 mois.

* à nouveau nombre maximum de (bons) points pour une conduite sans infraction pendant trois ans.

* possibilité de "gagner" des points en suivant des cours de formation spéciale ou de perfectionnement.

* points de pénalisation uniquement pour des délits et des infractions graves : homicide involontaire, blessures involontaires, ivresse, intoxication, règles de priorité, feu rouge, stop, ligne blanche continue, dépassement risqué, conduite à contresens.

* points de pénalisation infligés uniquement après le paiement d'une transaction ou d'une condamnation définitive (y compris les condamnations avec sursis).

* voor misdrijven : 1/2 van het voorziene aantal punten.

* voor andere overtredingen : 1/3 van het voorziene aantal punten.

* voor verschillende overtredingen op hetzelfde ogenblik : 1/2 van de punten.

* voor misdrijven én overtredingen op hetzelfde ogenblik : 2/3 van de punten.

- het gaat hier duidelijk om een administratieve veiligheidsmaatregel.

- in de wetgeving is het niet inleveren van het rijbewijs bij het bereiken van de drempel van nul punten strafbaar gesteld.

(8) Japan

Het strafpuntensysteem is van kracht sinds 1 oktober 1968.

Het aantal strafpunten toegekend voor verkeersongevallen schommelt naar gelang van de gevolgen.

De duur van de schorsing is in ieder geval bepaald op grond van verschillende factoren die eigen zijn aan de bestuurder of verband houden met de omstandigheden waarin de overtreding werd begaan.

In het kader van het puntensysteem wordt voor de personen die een schorsing van het rijbewijs hebben opgelopen, de duur van die maatregel soms met de helft ingekort wanneer zij met vrucht de theoretische en praktische cursussen volgen die voor hen speciaal worden ingericht.

Anderzijds is de uitwisseling van de maatregelen en de vroegere strafpunten na één jaar feilloos rijden een andere aanmoediging.

7.3. Maatregelen

Het wetsontwerp maakt de invoering van een puntensysteem mogelijk.

Aan de in aanmerking genomen overtredingen wordt een bepaald aantal punten toegekend op grond van de ernst ervan. De punten worden automatisch genoteerd nadat ofwel de minnelijke schikking betaald werd ofwel de veroordeling werd uitgesproken, ofwel de onmiddellijke boete, opgelegd ingevolge alcoholopname tussen 0,5 en 0,8 pro mille, werd betaald. De rechten van de verdediging worden gewaarborgd, aangezien de betrokkene bij het begaan van een overtreding alle rechtsmiddelen kan uitputten.

De overtredingen die in aanmerking komen voor het rijbewijs met punten zijn de zware verkeersovertredingen en de overtredingen, die door de Koning worden aangewezen :

- van de wet betreffende de politie over het wegverkeer,

- van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen,

- de besluiten genomen ter uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Wanneer het totaal aantal punten, dat door de Koning wordt vastgesteld, is bereikt, zal na admini-

* pour les délits : 1/2 du nombre de points prévu.

* pour les autres infractions : 1/3 du nombre de points prévu.

* pour différentes infractions simultanées : 1/2 des points.

* pour des délits et des infractions simultanés : 2/3 des points.

- il s'agit manifestement ici d'une mesure de sécurité administrative.

- dans la législation, la non-remise du permis de conduire après avoir atteint le seuil de zéro point est punissable.

(8) Japon

Le système des points de pénalisation y est en vigueur depuis le 1er octobre 1968.

Le nombre de points de pénalisation attribués pour les accidents de la circulation fluctue en fonction des conséquences.

La durée de la suspension est, dans chaque cas, déterminée sur base de différents facteurs qui sont propres au conducteur ou qui sont en relation avec les circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise.

Dans le cadre du système par points, pour les personnes qui ont encouru une suspension du permis de conduire, la durée de cette mesure est parfois réduite de moitié quand elles ont suivi avec fruit des cours théoriques et pratiques spécialement organisés pour elles.

D'autre part, après un an de conduite sans faute, la suppression des mesures et des points de pénalisation antérieurs est un autre encouragement.

7.3. Mesures

Le projet de loi permet l'instauration d'un système avec points.

Pour les infractions prises en considération, un nombre déterminé de points est attribué en fonction de leur gravité. Les points sont notés automatiquement soit après le paiement d'une transaction, soit que la condamnation ait été prononcée, soit que l'amende immédiate, suite à un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 pour mille, ait été payée. Les droits de la défense sont garantis, étant donné que lorsqu'ils ont commis une infraction, les intéressés peuvent faire valoir tous leurs droits.

Les infractions qui sont prises en considération pour le permis à points sont les infractions graves et les infractions désignées par le Roi :

- à la loi relative à la police de la circulation routière;

- à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;

- aux arrêtés pris en vertu de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Lorsque le nombre total de points fixé par le Roi est atteint, une suspension du droit de conduire pour une

stratieve mededeling, het recht tot sturen worden opgeschort voor een bepaalde periode die langer kan zijn ingeval van recidive.

Uiteraard zal er enkel rekening worden gehouden met de overtredingen, die naar gelang van het geval als definitief kunnen worden beschouwd, dit wil zeggen, die het voorwerp zijn geweest van ofwel een in kracht van gewijsde gegane veroordeling, ofwel een definitieve betaling.

Na een door de Koning nader te bepalen periode, zullen de overtredingen en de eraan toegekende punten worden uitgewist. De mogelijkheid tot het terugwinnen van strafpunten door het volgen van een veiligheidscursus wordt eveneens in aanmerking genomen.

De Koning zal eveneens maatregelen van preventieve of educatieve aard kunnen nemen, zoals bijvoorbeeld de verplichting om een rijopleiding te volgen of om opnieuw theoretische of praktische examens af te leggen.

Het rijbewijs met punten houdt in dat er in de schoot van het Ministerie van Verkeerswezen een centraal bestand wordt gecreëerd, waarin, op naam van elke bestuurder, de bovengenoemde als definitief beschouwde verkeersovertredingen zouden worden ingeschreven.

De nadere regelen inzake de inschrijving en uitschrijving in het centraal bestand zullen bij koninklijk besluit worden vastgelegd.

Ten einde de bescherming van het privé-leven te waarborgen zal het centraal bestand van de overtredingen enkel toegankelijk zijn voor de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en voor de gerechtelijke overheden.

Meer bepaald is het niet aangewezen dat politie of rijkswacht zouden kunnen toegang hebben tot dit bestand, en nog veel minder elk fysieke of rechtspersoon, behalve dan de betrokkene zelf.

7.4. In aanmerking te nemen misdrijven

Het puntensysteem is alleen van toepassing op bestuurders van motorvoertuigen onderworpen aan de Belgische rijbewijswetgeving.

(1) Inbreuken voorzien in de wet betreffende de politie over het wegverkeer :

- rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs: art. 30 § 1.1°;
- valse verklaringen i.v.m. het rijbewijs art. 30 § 2.3°;
- rijden of begeleiden met het oog op de scholing wanneer het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs onmiddellijk werd ingetrokken op grond van art. 55 (onmiddellijke intrekking) of art. 60 (rijverbod bij intoxicatie of dronkenschap) : art. 30 § 1.2° ; art. 34 § 2.2;

- besturen of begeleiden wanneer men vervallen-verklaard is of de opschorting van het recht tot sturen (krachtens art. 25 § 1.3° - strafpunten) is opgelegd : art. 48.1°, art. 30 § 1.1°;

certaine durée, communiquée par voie administrative, sera appliquée; cette durée d'interdiction de conduire pourra être plus longue en cas de récidive.

Bien entendu, seules seront prises en compte les infractions qu'il y a lieu de considérer suivant le cas comme définitives, c'est-à-dire qui auront fait l'objet soit d'une condamnation passée en force de chose jugée, soit d'un paiement définitif.

Après un certain délai à préciser par le Roi, les infractions et les points y afférents seront effacés. La possibilité de regagner des points en suivant un cours de sécurité routière pourra être prise en considération.

Outre le retrait du permis de conduire, le Roi pourra prévoir des mesures de caractère préventif ou éducatif, telles que par exemple l'obligation de suivre des cours de conduite ou de se soumettre à nouveau à des examens théoriques ou pratiques.

Le permis à points implique la création au sein du Ministère des Communications d'un fichier central dans lequel seront inscrites, au nom de chaque conducteur, les infractions de roulage précitées, considérées comme définitives.

Les modalités d'inscription et d'effacement dans le fichier central seront réglées par arrêté royal.

Afin d'assurer la protection de la vie privée des citoyens, le fichier central des infractions sera accessible uniquement aux services du Ministère des Communications et aux autorités judiciaires.

Il ne s'indique pas notamment que la police et la gendarmerie puissent avoir accès à ce fichier, ni à plus forte raison toute personne privée ou juridique, sauf l'intéressé lui-même.

7.4. Délits à prendre en considération

Le système de permis à points est uniquement applicable aux conducteurs de véhicules à moteur soumis à la législation belge sur le permis de conduire.

(1) Infractions prévues par la loi et relatives à la police de la circulation routière :

- conduire sans être titulaire d'un permis de conduire : art. 30 § 1.1°;
- fausses déclarations concernant le permis de conduire : art. 30 § 2.3°;
- conduire ou accompagner en vue de l'apprentissage, lorsque le permis de conduire ou le document qui en tient lieu a été retiré immédiatement en vertu de l'article 55 (retrait immédiat) ou de l'article 60 (interdiction de conduire en cas d'intoxication ou d'ivresse) : art. 30 § 1.2° ; art. 34 § 2.2;
- conduire ou accompagner après avoir été déchu ou suspendu du droit de conduire (en vertu de l'art. 25 § 1.3° - points de pénalisation) : art. 48.1°, art. 30 § 1.1°;

- toevertrouwen van een voertuig aan een verval-
- lenverklarde persoon : art. 49;
- vluchtmisdrijf (ongeacht de gevolgen) : art. 33.

(2) Alcoholintoxicatie :

- Rijden of begeleiden met een alcoholgehalte van 0,22 tot 0,35 mlgr/l alcohol in de uitgeademde lucht (ook bij betaling van de onmiddellijke boete).

- Rijden of begeleiden met een alcoholgehalte van ten minste 0,35 mlgr/l alcohol in de uitgeademde lucht, in dronkenschap of gelijkgestelde toestand ingevolge het gebruik van drugs of geneesmiddelen (ook indien voor het bestuurde motorvoertuig geen rijbewijs vereist is : bromfiets klasse A, voertuig traag vervoer, ...) : art. 34 en 35;

- Weigeren van de ademtest, ademanalyse of bloedproef : art. 34 § 2. 3°.

(3) Zware overtredingen :

De zware overtredingen worden bepaald in het K.B. van 7 april 1976 :

1. Niet onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen bij middel van gebaren gegeven door de bevoegde agenten (art. 4.1) :

- arm recht opgestoken (art. 4.2.1°).
- arm(en) horizontaal gestrekt (4.2.2°).
- overdwars zwaaien met rood licht (art. 4.2.3°).

2. Voorrang

- geen voorrang aan spoorvoertuigen (art. 12.1).
- dubbele voorzichtigheid op kruispunten (art. 12.2).
- voorrang van rechts (art. 12.3.1).
- omgekeerde driehoek (B1) - stopbord (B5) (art. 12.3.1.a, art. 5).
- komende uit pad of aardeweg op een rijbaan (art. 12.3.1.b).
- na gestopt te zijn, zijn voertuig opnieuw in beweging brengen (art. 12.3.2).
- voorrang bij uitvoering van een manoeuvre (art. 12.4).
- voorrang voor prioritaire voertuigen (art. 38).
- voorrang voor autobussen en trolleybussen die hun halteplaats verlaten (art. 39).
- groene pijl(en) bij rood of vast oranje licht - voorrang voor de andere bestuurders en de voetgangers (art. 61.1.5°).

3. Kruisen

- rechts kruisen (art. 15.1).
- voldoende zijdelingse afstand (art. 15.2).
- voorrang voor tegenliggers wanneer het doorrijden belemmerd is (art. 15.2).
- niet in gevaar brengen van de weggebruikers op de berm (art. 15.3).
- bord B 19 - voorrang voor tegenliggers (art. 67, art. 5).
- een spoorvoertuig links kruisen wanneer dit verboden is (art. 15.4).

- confier un véhicule à une personne déchu du droit de conduire : art. 49;
- délit de fuite (indépendamment des conséquences) : art. 33.

(2) Intoxication alcoolique :

- conduire ou accompagner avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,22 et 0,35 mg/l d'alcool dans l'haleine (y compris en cas de paiement de l'amende immédiate);

- rouler ou accompagner avec un taux d'alcoolémie d'au moins 0,35 mg dans l'air expiré, en état d'ivresse ou dans un état analogue consécutif à l'usage de drogues ou de médicaments (même si aucun permis n'est exigé pour la conduite du véhicule à moteur qu'on conduisait : cyclomoteur classe A, véhicule lent, ...) : art. 34 et 35;

- refuser l'épreuve respiratoire, l'analyse de l'haleine ou la prise de sang : art. 34 § 2.3°.

(3) Infractions graves :

Les infractions graves ont été définies dans l'arrêté royal du 7 avril 1976 :

1. Ne pas avoir obtempéré immédiatement aux injonctions des agents qualifiés (art. 4.1) :

- le bras levé verticalement (art. 4.2.1°)
- le ou les bras tendu(s) horizontalement (art. 4.2.2°)
- le balancement transversal d'un feu rouge (art. 4.2.3°).

2. Priorité

- ne pas céder le passage aux véhicules sur rails (art. 12.1).
- prudence redoublée aux carrefours (art. 12.2).
- priorité de droite (art. 12.3.1).
- triangle sur pointe (B1) - signal stop (B5) (art. 12.3.1.a, art. 5).
- déboucher d'un chemin de terre ou d'un sentier sur une voie publique (art. 12.3.1.b).
- après s'être arrêté, remettre son véhicule en mouvement (art. 12.3.2).
- priorité lors de l'exécution d'une manoeuvre (art. 12.4).
- priorité aux véhicules prioritaires (art. 38).
- priorité aux autobus et trolleybus qui quittent leur point d'arrêt (art. 39).
- flèche(s) verte(s) allumée(s) conjointement avec le feu rouge ou orange fixe. Priorité aux autres conducteurs et aux piétons (art. 61.1.5°).

3. Croisement

- croisement par la droite (art. 15.1).
- distance latérale suffisante (art. 15.2).
- priorité aux véhicules venant en sens inverse quand la circulation est entravée (art. 15.2).
- ne pas mettre en danger les usagers sur les accotements (art. 15.3).
- signal B19 - priorité pour les usagers venant en sens inverse (art. 67, art. 5).
- croiser par la gauche un véhicule sur rails alors que c'est interdit (art. 15.4).

4. Inhalen

- links inhalen van een bestuurder die zijn inzicht te kennen heeft gegeven links af te slaan en zich naar links heeft begeven (art. 16.3).

- inhalen wanneer de tegenliggers niet van ver genoeg kunnen opgemerkt worden (art. 17.1).

- verboden inhalen in de nabijheid van een top van een helling of een onoverzichtelijke bocht (art. 17.2.3°).

- verboden tripleren (art. 17.2.4°).

- bord C 35 (verboden inhalen) (art. 5).

- bord C 39 (verboden inhalen voor voertuigen of slepen voor het vervoer van zaken met een maximum toegelaten massa van meer dan 3,5 ton (art. 5).

- een spoorvoertuig links inhalen wanneer dit verboden is (art. 16.9).

5. Richtingsverandering

- links of rechts afslaan zonder zich te vergewissen of dit kan zonder gevaar voor de andere weggebruikers (art. 19.1).

- hinderen van de tegenliggers bij links afslaan (art. 19.3.2° a).

- geen voorrang verleend hebben bij het rechts of links afslaan aan de bestuurders en voetgangers die andere delen van de openbare weg volgen (art. 19.4).

6. Voetgangers in gevaar brengen

- een voertuig dat een voetgangersoversteekplaats nadert niet met matige snelheid inhalen (art. 16.8)

- inhalen van een voertuig dat stopt vóór een niet beschermde voetgangersoversteekplaats (art. 17.2.5°).

- bij rechts of links afslaan geen voorrang verlenen aan de voetgangers op de rijbaan die men gaat oprijden (art. 19.5).

- voetgangers in gevaar brengen op een trottoir, berm, vluchtheuvel of die op de rijbaan gaan onder de in het reglement voorziene voorwaarden (art. 40.1).

- niet dubbel voorzichtig geweest te zijn t.o.v. kinderen, bejaarden, minder-validen, inzonderheid blinden met een witte stok (art. 40.2).

- niet met matige snelheid voorbijrijden van een autobus, autocar, trolleybus, minibus of spoorvoertuig dat stilstaat om reizigers te laten in- en uitstappen (art. 40.3.1).

- niet dubbel voorzichtig geweest te zijn bij het voorbijrijden van een schoolbus die stilstaat om reizigers te laten in- en uitstappen (art. 40.3.1 alinea 2).

- op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd agent of verkeerslichten, de voetgangers niet toegelaten hebben het oversteken met normale gang te beëindigen, nadat het verkeer voor de bestuurder in zijn richting werd opengesteld (art. 40.4.1).

- een niet beschermde oversteekplaats voor voetgangers niet met matige snelheid naderen of de voetgangers hinderen bij het beëindigen, met een normale gang, van het oversteken wanneer zij zich op regelmatige wijze op de rijbaan hebben begeven (art. 40.4.2).

4. Dépassement

- dépasser par la gauche un conducteur qui a manifesté son intention de tourner à gauche et qui s'est porté à gauche (art. 16.3).

- dépasser quand les véhicules venant en sens inverse ne peuvent pas être aperçus d'assez loin (art. 17.1).

- dépassement interdit à l'approche du sommet d'une côte ou d'un virage lorsque la visibilité est insuffisante (art. 17.2.3°).

- interdiction de tripler (art. 17.2.4°).

- signal C35 (dépassement interdit) (art. 5).

- signal C39 (dépassement interdit, pour les véhicules ou remorques affectés au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes) (art. 5).

- dépasser par la gauche un véhicule sur rails alors que c'est interdit (art. 16.9).

5. Changement de direction

- tourner à gauche ou à droite sans s'assurer que cela peut se faire sans danger pour les autres usagers (art. 19.1).

- gêner les conducteurs venant en sens inverse lors d'un dépassement par la gauche (art. 19.3.2° a).

- ne pas avoir cédé le passage aux conducteurs et piétons circulant sur les autres parties de la voie publique lors du changement de direction vers la gauche ou la droite (art. 19.4).

6. Mettre les piétons en danger

- ne pas dépasser à vitesse réduite un véhicule qui s'approche d'un passage pour piétons (art. 16.8).

- dépassement d'un véhicule qui s'arrête devant un passage pour piétons non protégé (art. 17.2.5°).

- lors d'un virage à gauche ou à droite, ne pas céder la priorité aux piétons qui se trouvent sur la chaussée sur laquelle on va s'engager (art. 19.5).

- mettre en danger les piétons qui se trouvent sur un trottoir, un accotement, un refuge, ou qui circulent sur la chaussée dans les conditions prévues par le règlement (art. 40.1).

- ne pas redoubler de prudence en présence d'enfants, personnes âgées, handicapés, notamment les aveugles munis d'une canne blanche (art. 40.2).

- ne pas modérer sa vitesse en longeant un autobus, un autocar, un trolleybus, un minibus ou un véhicule sur rails qui est arrêté pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs (art. 40.3.1).

- ne pas redoubler de prudence en longeant un bus scolaire qui s'arrête pour laisser monter ou descendre les voyageurs (art. 40.3.1 alinea 2).

- aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou des signaux lumineux de circulation, ne pas permettre aux piétons d'achever la traversée à allure normale, même si la circulation est ouverte dans le sens de la marche du conducteur (art. 40.4.1).

- ne pas s'approcher à allure modérée d'un passage pour piétons non protégé ou gêner les piétons lorsqu'ils s'engagent, à une allure normale, sur la chaussée (art. 40.4.2).

- bij het voorbijrijden van een groene pijl, samenhangend met een rood of oranje licht, geen voorrang verlenen aan de voetgangers en de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen (art.61.1.5°).

7. Snelheid

- de maximum toegelaten snelheid met meer dan 10 km per uur overschreden te hebben (art.11,art.5).

* bord C 43 (snelheidsbeperking).

* 120 km per uur (autosnelwegen, wegen met minstens 2x2 rijstroken).

* 90 km per uur (gewone wegen).

* 75 km per uur autobus-autocar.

* 60 km per uur voertuigen met een maximum toegelaten massa van meer dan 7,5 ton andere dan autobussen, autocars - 40 km per uur met cushionbanden ; 25 km per uur met volle of elastische banden of zonder ophanging.

* 25 km per uur voor bromfietsen A.

* 40 km per uur voor bromfietsen B.

8. Verlichting

- rijden met een motorvoertuig, sleep, fiets of een gespan zonder verlichting vooraan of achteraan wanneer het gebruik van de lichten verplicht is (art. 30).

9. Autosnelwegen en autowegen

- keren, achteruitrijden of de dwarsverbinding gebruiken (art.21.4.1° en art.22.2).

10. Overwegen

- zich op een overweg begeven wanneer de rode knipperlichten werken, de slagbomen in beweging zijn of het geluidssignaal werkt (art. 20.3).

11. Verkeerstekens

- niet stoppen voor een rood licht (art.61.1).

- niet stoppen voor een vast oranje licht (art.63.2).

- een doorlopende witte lijn overschrijden (art.72.2).

- bord C 24 (verboden toegang voor voertuigen met gevaarlijke goederen) niet naleven (art.68, art.5).

(4) Bijzondere misdrijven

- rijden zonder geldig keuringsbewijs : K.B. 15 maart 1968 - Technisch Reglement Auto's en hun aanhangwagens, art. 23 § 1.

- gebruik van een voertuig op de openbare weg waarvan de massa in beladen toestand 5 % meer bedraagt dan de maximale toegelaten massa : K.B. 15 maart 1968, Technisch Reglement Auto's en hun aanhangwagens, art. 18 § 1.

- rijden met een motorvoertuig dat niet verzekerd is overeenkomstig de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen.

- lors du franchissement d'une flèche verte allumée conjointement avec un feu rouge ou orange, ne pas céder le passage aux piétons et aux conducteurs qui débouchent régulièrement d'autres directions (art. 61.1.5°).

7. Vitesse

- avoir dépassé de plus de 10 km/h la vitesse maximum autorisée (art. 11, art. 5).

* signal C43 (limitation de vitesse)

* 120 km/h (autoroutes, routes à au moins 2 x 2 bandes de circulation)

* 90 km/h (routes ordinaires)

* 75 km/h - autobus - autocars

* 60 km/h - véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 7,5 tonnes autres que les autobus, autocars - 40 km/h (véhicules à bandages semi-pneumatiques) ; 25 km/h si pneus rigides ou élastiques ou sans suspension.

* 25 km/h pour les cyclomoteurs A

* 40 km/h pour les cyclomoteurs B.

8. Eclairage

- circuler sans éclairage à l'avant ou à l'arrière avec un véhicule à moteur, un train de véhicules, un vélo ou un attelage lorsque l'usage des feux est obligatoire (art.30).

9. Autoroutes et routes pour automobiles

- y faire demi-tour, marche arrière ou emprunter les raccordements transversaux (art. 21.4.1° et art. 22.2).

10. Passages à niveau

- s'engager sur un passage à niveau lorsque les feux rouges clignotants sont allumés, lorsque les barrières sont en mouvement ou lorsque le signal sonore fonctionne (art.20.3).

11. Signalisation routière

- franchir un feu rouge (art. 61.1).

- franchir un feu orange fixe (art. 63.2).

- franchir une ligne blanche continue (art. 72.2).

- ne pas respecter le signal C24 (accès interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses (art. 68, art. 5).

(4) Délits particuliers

- rouler sans certificat de contrôle technique valable: arrêté royal 15 mars 1968 - Règlement technique pour Automobiles et leurs remorques - art. 23 § 1.

- utilisation sur la voie publique d'un véhicule dont le poids au sol dépasse de plus de 5 % la masse maximale autorisée : arrêté royal 15 mars 1968, Règlement technique pour Automobiles et leurs remorques, art. 18 § 1.

- rouler avec un véhicule à moteur non assuré conformément à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire en responsabilité civile pour les véhicules à moteur.

8. Naleving verkeersregels en verkeerstoezicht

8.1. Uitgangspunten

Men mag er niet van uitgaan dat door educatieve en infrastructurele maatregelen alleen de weggebruikers ertoe gebracht kunnen worden in alle omstandigheden de verkeersvoorschriften en de verkeerswetgeving na te leven.

Een stijging van het aantal overtredingen en verkeersmisdrijven geeft in het algemeen, zowel plaats- als tijdsgebonden, aanleiding tot een stijging van het aantal verkeersongevallen.

Het aantal verkeersmisdrijven-ongevallen daalt naarmate de kwantiteit (tot op een zekere hoogte) en de kwaliteit van het verkeerstoezicht toeneemt.

Een permanente invloed op het verkeersgedrag is slechts mogelijk indien het toezicht op zijn optimaal niveau van kwantiteit en kwaliteit blijft functioneren.

Alle politiediensten in de wereld beklagen zich over een tekort aan manschappen en middelen om hun taken uit te oefenen.

De ervaring van de weggebruiker dat hij een grote kans loopt om bij het begaan van een overtreding "gepakt" te worden, is vanuit preventief oogpunt belangrijker dan de ernst van de straf.

- C. Wildevanck, Inleiding tot de Sociale Verkeerskunde, Coutinho, Muiderberg, 1988, 66.

- Effectiviteit van sancties, Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatiecentrum, Ministerie van Justitie, (NI), 1977.

- J. Blom, De invloed van het politieoptreden op de verkeersonveiligheid JIDITVA, 6 december 1974, Studiefonds voor Veilig Wegverkeer, Brussel.

- OCDE, Programme de recherche routière, Groupe de recherche S6, Effets de la répression sur le comportement des conducteurs et les accidents de la route, RR.S6.71.1.

De ontwikkeling van een hoog gevoel van "pakkans" (subjectieve pakkans) vergt een opeenvolging van onderzoek-uitvoering-evaluatie-onderzoek... en vraagt dus van de politiediensten een permanente inzet van mensen en middelen.

De middelen waarover de verkeerstoelichtsdiensten beschikken kunnen het meest doeltreffend aangewend worden indien zij in tijd, plaats en naar de omstandigheden gericht zijn op de preventie en/of de beteugeling van deze misdrijven die een bedreiging vormen voor de veiligheid, de vlotheid of de leefbaarheid van het verkeer.

- H. Baeyens, Gericht Verkeerstoezicht (Snelheidscontrole), Verkeersspecialist, nr.5, 1988.

- C.D. van der Vijver, Gericht Verkeerstoezicht, Verkeersrecht, nr. 6, juni 1980, 122.

- J. Blom, De invloed van het politieoptreden op de Verkeersveiligheid, op.cit.

- OCDE, Groupe de Recherche S6, op.cit.

8. Le respect des règles de la circulation et la surveillance

8.1. Principes

On ne peut pas partir de l'idée qu'il est possible d'amener les usagers à respecter en toutes circonstances les prescriptions et la législation routière uniquement par des mesures éducatives et d'infrastructure.

Une augmentation du nombre d'infractions et de délits routiers provoque en général une augmentation du nombre d'accidents de la route (dans le temps et dans l'espace).

Le nombre d'accidents consécutifs à des délits routiers diminue dans la mesure où l'intensité (dans certaines limites) et la qualité de la surveillance routière augmentent.

Une influence permanente sur le comportement routier n'est possible que si la surveillance continue de s'exercer à son niveau optimal tant en quantité qu'en qualité.

Tous les services de police du monde se plaignent d'un manque de personnel et de moyens pour remplir leurs missions.

Pour l'usager, le risque subjectif d'être « pris » est, du point de vue préventif, plus important que la gravité de la sanction.

- C. Wildevanck, Introduction à la Science sociale du trafic, Coutinho, Muiderberg, 1988, 66.

- Efficacité des sanctions, Centre scientifique de recherche et de documentation, Ministère de la Justice, (NI), 1977.

- J. Blom, L'influence de l'intervention de la police sur l'insécurité routière, JIDITVA, 6 décembre 1974 (Fonds d'Etudes pour la Sécurité routière, Bruxelles).

- OCDE, Programme de recherche routière, Groupe de recherche S6, Effets de la répression sur le comportement des conducteurs et les accidents de la route, RR.S6.71.1.

La naissance d'un sentiment aigu du "risque d'être pris" (sentiment subjectif) exige une succession recherche - exécution - évaluation - recherche... et demande donc aux services de police un engagement permanent du personnel et des moyens.

Les moyens dont disposent les services de surveillance du trafic peuvent être utilisés de manière optimale quand ils sont orientés aux points de vue temps, lieu et circonstances vers la prévention et/ou la répression de ces délits qui menacent la sécurité, la fluidité ou la convivialité.

- H. Baeyens, Surveillance orientée du trafic (Contrôle des vitesses) Le spécialiste du trafic, n° 5, 1988.

- C.D. van der Vijver, Surveillance orientée du trafic, Droit du trafic n° 6, Juin 1980, 122.

- J. Blom, L'influence de l'intervention de la police sur la sécurité routière, op. cit.

- OCDE, Groupe de Recherche S6, op. cit.

Recente experimenten met "gericht verkeers-toezicht" werden o.m. uitgevoerd in 's Hertogenbosch (Verkeerskunde, 40, 1989, nr. 10, 421) en op de S 2 in Groningen en Brabant (Verkeerskunde, 40, 1989, nr. 10, 418). De resultaten waren dat het verkeersbeeld rustiger werd en het aantal ongevallen daalde.

De « gerichte » snelheidscontrole op de E 40 uitgevoerd door de Verkeersseenheid van de Rijkswacht Oost-Vlaanderen sinds juli 1989 heeft voor gevolg dat het aantal ongevallen te wijten aan overdreven snelheid met 56 % daalde en het aantal ongevallen met vrachtwagens verminderde van 35 naar 27 %.

8.2. Maatregelen

In artikel 62 in ontwerp wordt de mogelijkheid ingevoerd om automatisch werkende toestellen te gebruiken waarvan de vaststellingen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig is, bewijs opleveren tot bewijs van het tegendeel.

Daardoor kan zonder toename van het personeel van de toezichtsdiensten zowel het opvoeren van de subjectieve pakkans als het gericht verkeerstoezicht beter gerealiseerd worden.

Frekwentere aanwezigheid en gericht toezicht van de ordediensten, zowel naar tijd en plaats, zoals tijdens de weekendnachten, op de zwarte punten van het wegennet, als naar de ongevalsoorzaken, zoals het rijden onder invloed en de zwaarste overtredingen, zijn noodzakelijk, terwijl zij eveneens ondersteuning moeten bieden voor allerlei voorlichtings- en sensibilisatiecampagnes die vanuit verkeersopvoedend oogpunt zullen worden gevoerd.

8.3. Automatisch werkende toestellen

De door de rijkswacht en politie nu gebruikte toestellen worden hoofdzakelijk aangewend voor het opsporen van snelheidsovertredingen (multanova, mesta, traffipax, speedgun...). De vaststellingen die met deze toestellen gebeuren worden door rechtbanken niet betwist of in twijfel getrokken hoewel de "vaststellingen" van de aanwezige bevoegde agent eigenlijk geen enkele rol spelen (de snelheid wordt gemeten door het toestel, de nummerplaat wordt geïdentificeerd door de foto).

Naast snelheidsapparatuur kunnen nu ook camera's gebruikt worden voor de opsporing van bv. door het rood licht rijden, gewaagd inhalen, enz. Door de N.M.B.S. werden van november 1976 tot januari 1978 een aantal roodlichtcamera's aan de overwegen geplaatst. 430 overtredingen werden daarbij geregistreerd. Er kon geen gevolg aan gegeven worden gezien de vaststellingen niet door de bevoegde agenten zelf werden gedaan.

Om de privacy te waarborgen is in het artikel 62 in ontwerp bepaald dat de wijze waarop de automatisch werkende toestellen gebruikt worden bij koninklijk besluit zal bepaald worden. De bedoeling daarbij is de nodige waarborgen in te bouwen dat deze toestellen

Des expériences récentes de "surveillance orientée du trafic" ont été effectuées, notamment, à 's Hertogenbosch (Verkeerskunde, 40, 1989, n° 10, 421) et au S2 à Groningen et dans le Brabant (Verkeerskunde, 40, 1989, n° 10, 418). Avec pour résultats : un trafic plus paisible et une diminution du nombre d'accidents.

Les contrôles de vitesse « orientés » sur l'E40 exécutés par l'Unité du trafic de la Gendarmerie de Flandre orientale depuis juillet 1989 ont eu pour conséquence une diminution de 56 % du nombre des accidents imputables à la vitesse excessive et une baisse de 35 à 27 % du nombre d'accidents impliquant des poids lourds.

8.2. Mesures

A l'article 62 en projet, on a introduit la possibilité d'utiliser des appareils automatiques dont les constatations font preuve jusqu'à preuve du contraire, même en l'absence du verbalisant.

Ceci permettra de mieux susciter l'augmentation du risque subjectif d'être pris et de favoriser la surveillance du trafic, et ce, sans augmentation des effectifs du personnel des services de surveillance.

Une présence plus fréquente et un contrôle orienté des services d'ordre sont nécessaires, en choisissant aussi bien les moments et les endroits, tels que les nuits des week-ends, les points noirs du réseau routier, que les causes d'accidents comme la conduite sous l'influence de l'alcool et les infractions les plus graves. Ces contrôles doivent en même temps soutenir les différentes campagnes d'information et de sensibilisation qui seront menées sous l'angle de l'éducation routière.

8.3. Appareils fonctionnant automatiquement

Les appareils utilisés actuellement par la gendarmerie et la police servent surtout à détecter les infractions aux limitations de vitesse (multanova, mesta, traffipax, speed gun...). Les constatations effectuées à l'aide de ces appareils ne sont pas contestées ni mises en doute par les tribunaux, bien que les "constatations" des agents qualifiés présents ne jouent au fond aucun rôle (la vitesse est mesurée par l'appareil, le numéro de plaque est identifié par la photo).

Outre les appareils qui mesurent la vitesse, des caméras peuvent également être utilisées pour détecter les franchissements de feux rouges, les dépassements risqués, etc... La S.N.C.F. a placé, de novembre 1976 à janvier 1978, un certain nombre de caméras aux feux rouges des passages à niveau. On a pu ainsi enregistrer 430 infractions. Aucune suite n'a pu être donnée à ces infractions étant donné que les constatations n'avaient pas été faites par les agents qualifiés eux-mêmes.

Afin de préserver la vie privée, il est stipulé dans l'article 62 en projet que les modalités régissant le fonctionnement de ces appareils automatiques seront définies par arrêté royal. Ceci, afin de garantir l'utilisation de ces appareils aux seules fins de surveil-

alleen worden gebruikt voor het verkeerstoezicht en de beteugeling van verkeersovertredingen.

Het gebruik van de automatisch werkende toestellen zal oordeelkundig en selectief moeten gebeuren (in het kader van het gericht verkeerstoezicht) ten einde deze overtredingen vast te stellen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen, zoals overdreven snelheid, door het rood licht rijden, gevaarlijke manoeuvres... Net zoals dat met de thans in gebruik zijnde toestellen het geval is, zullen de onbemande toestellen moeten borg staan voor hun betrouwbaarheid en dus geregeld moeten worden gecontroleerd en geijkt. In het licht van de laatste technologische ontwikkelingen, waartoe ook de camera's behoren, blijkt dit geen probleem meer te zijn.

Aantal processen-verbaal en onmiddellijke inningen, vastgesteld door de Rijkswacht

Processen-verbaal	1987	1988
Algemene Reglementering		
Zware inbreuken PV-VPV	92.809	113.261
Gewone	92.865	96.907
Andere inbreuken PV	42.694	51.567
Totaal PV-VPV	228.368	261.735
PV Waarschuwing	173.006	198.409
OI		
Vreemdelingen		
Zware Overtredingen	12.169	16.420
Lichte Overtredingen	12.764	13.066
Belgen	65.690	86.943
Totaal OI	90.623	116.429
Totaal PV-VPV-OI-PVW	491.997	576.573
PV Radar		
Zware inbreuken		
Vreemdelingen	19.359	30.494
Belgen	95.114	202.866
Subtotaal	114.473	233.360
Lichte inbreuken		
Vreemdelingen	2.179	3.384
Belgen	16.019	36.023
Subtotaal	18.198	39.407
Totaal	132.671	272.767

PV = Proces-verbaal ; VPV = vereenvoudigd PV ;
OI = onmiddellijke inning

lance du trafic et de répression des infractions de roulage.

L'utilisation des appareils automatiques devra se faire d'une manière judicieuse et sélective (dans le cadre de la surveillance orientée du trafic) afin de constater celles des infractions qui menacent la sécurité routière, comme par exemple la vitesse excessive, le franchissement d'un feu rouge, les manoeuvres dangereuses... Tout comme c'est le cas pour les appareils utilisés actuellement, ces appareils devront répondre de leur fiabilité et donc être régulièrement contrôlés et étalonnés. Grâce aux récents progrès technologiques, y compris dans le domaine même des caméras, cela ne semble plus poser de problème.

Nombre de procès-verbaux et de perceptions immédiates effectuées par la Gendarmerie

Procès-verbaux	1987	1988
Réglementation générale		
Infractions graves PV-PVS	92.809	113.261
Ordinaires	92.865	96.907
Autres infractions PV	42.694	51.567
Total PV - PVS	228.368	261.735
PV Avertissement	173.006	198.409
Perception immédiate		
Etrangers		
Infractions graves	12.169	16.420
Infractions ordinaires	12.764	13.066
Belges	65.690	86.943
Total P. imm	90.623	116.429
Total PV-PVS - P. Imm.-PVA	491.997	576.573
PV Radar		
Infractions graves		
Etrangers	19.359	30.494
Belges	95.114	202.866
Sous-total	114.473	233.360
Infractions ordinaires		
Etrangers	2.179	3.384
Belges	16.019	36.023
Sous-total	18.198	39.407
Total	132.671	272.767

PV = Procès-verbal; PVS = procès-verbal simplifié;
P. imm = perception immédiate.

B. Toelichting bij de wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het voorliggend wetsontwerp wijzigt bovengenoemde wet op vier punten :

1. Doelstellingen van de wet.

Bij het begin van art. 1, § 1, worden de woorden "Met het oog op de verkeersveiligheid en ter bevordering van een rationeel energieverbruik" geschrapt.

De technische reglementering van de voertuigen heeft niet alleen betrekking op deze doelstellingen, maar vertoont eveneens aspecten met betrekking tot de bescherming van de consument, het leefmilieu, enz.

Vooraan staat echter de bekommernis om, hoofdzakelijk in uitvoering van de Europese richtlijnen, de uniformiteit en de gelijkvormigheid van het voertuigenpark in België te waarborgen.

2. Wettelijke basis inzake bijkomende erkenningsvoorwaarden voor de instellingen voor de technische controle.

Het wetsontwerp geeft de grondslag voor de invoering van twee bijkomende erkenningsvoorwaarden, die tot nog toe in het bestaande protocolakkoord, afgesloten tussen de Minister van Verkeerswezen en de instellingen voor de technische controle van toepassing zijn en die in het reglementair kader van het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de erkenningsvoorwaarden dienen behouden te blijven.

- De eerste erkenningsvoorwaarde slaat op de toetreding tot een regularisatiesysteem, waarbij er tussen de instellingen een verrekening gebeurt omwille van enerzijds de noodzakelijke continuïteit en de uniformiteit van de dienstverlening (waaronder de tarieven) en anderzijds de uiteenlopende exploitatievoorwaarden.

De verrekening gebeurt op basis van een gemiddelde kostprijs, waarbij de meerkosten uit hoofde van de opgelegde voorzieningen, de gelijkmatige bediening van de gebruikers binnen een bepaalde afstand (25 km) en de uniforme tarifiering over het hele land worden gecompenseerd. In gebieden met een lage bevolkingsdichtheid liggen de exploitatiekosten qua infrastructuur en personeel van de technische controlestations immers aanzienlijk hoger. Dit is niet het geval voor de technische controlestations in dicht bevolkte gebieden, waarbij de gunstigere exploitatievoorwaarden een lagere kostprijs dan de gemiddelde kostprijs voor gevolg hebben.

Deze minderkosten ten opzichte van het uniforme tarief worden aangewend om de meerkosten ten opzichte van dit tarief te dekken. Dit mechanisme maakt het voorwerp uit van de compensatie tussen de instellingen, die zich in de ene of in de andere situatie bevinden.

B. Commentaire de la modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le présent projet de loi modifie la loi précitée en quatre points:

1. Objectifs de la loi.

A l'article 1er, §1, il y a lieu de supprimer les mots "En vue d'assurer la sécurité routière et de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie".

La réglementation technique sur les véhicules ne porte pas que sur ces objectifs, mais présente aussi des aspects relatifs à la protection du consommateur, de l'environnement etc.

La priorité est cependant donnée au souci de garantir l'uniformité et la conformité du parc automobile en Belgique, principalement en exécution des directives européennes.

2. Base légale des conditions supplémentaires d'agrément des organismes de contrôle technique.

Le projet de loi jette la base de l'instauration de deux conditions supplémentaires d'agrément qui sont jusqu'à présent d'application dans le protocole d'accord conclu entre le Ministre des Communications et les organismes de contrôle technique, et qui doivent être maintenues dans le cadre réglementaire du projet d'arrêté royal concernant les conditions d'agrément.

- La première condition d'agrément porte sur l'affiliation à un système de régularisation qui opère une compensation entre les organismes en raison de la continuité et de l'uniformité indispensables du service (y compris en matière de tarifs) d'une part et les conditions divergentes d'exploitation d'autre part.

La compensation se fait sur la base d'un prix de revient moyen, où les coûts supplémentaires dus aux équipements imposés, au service régulier des usagers dans une distance déterminée (25 km) et à une tarification uniforme dans tout le pays sont compensés. En effet, les frais d'exploitation afférents à l'infrastructure et au personnel sont nettement plus élevés pour les stations de contrôle situées dans les régions à faible densité de population. Tel n'est pas le cas pour les stations de contrôle technique des régions à forte densité de population où les conditions d'exploitation favorables sont à l'origine d'un prix de revient inférieur au prix moyen.

Ces coûts inférieurs par rapport au tarif uniforme sont destinés à couvrir les coûts supplémentaires. Ce mécanisme est l'objet de la compensation entre les organismes qui se trouvent dans l'une ou dans l'autre situation.

- De tweede erkenningsvoorwaarde heeft betrekking op de bijdrage tot de financiering van de door de Koning aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen.

Deze voorwaarde zal de wettelijke grondslag zijn voor de voortzetting van de huidige financiering van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid door de instellingen voor de technische controle.

Conform het advies van de Raad van State wordt in de wet het maximumpercentage van de bijdrage vastgelegd op 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan de instellingen zijn toevertrouwd.

3. Invoering administratieve boetes voor de instellingen van de technische controle.

De huidige wet bepaalt enkel dat de administratieve controle aanleiding kan geven tot de intrekking van de erkenning van de instellingen voor de technische controle.

In het wetsontwerp wordt de mogelijkheid opgenomen om administratieve boetes in te voeren, waarvan het bedrag en de modaliteiten door de Koning worden bepaald.

Het is inderdaad zo dat een verregaande maatregel zoals de intrekking van een erkenning niet altijd de meest adequate en opportune oplossing is om de niet-naleving van de wettelijke voorschriften door de instellingen voor de technische controle te sanctioneren.

4. Geschillenregeling.

Ten einde de rechten van de verdediging beter te waarborgen bij de toepassing van de administratieve maatregelen wordt in het wetsontwerp bepaald dat eerst het advies moet ingewonnen worden van een paritair samengestelde commissie bestaande uit leden van de administratie, en, naar gelang van het geval, uit vertegenwoordigers van de nijverheid of van de instellingen voor de technische controle. Het beroep bij de gewone rechtbanken blijft mogelijk.

De gerechtelijke procedure volgens welke de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, het uit de handel of uit het verkeer nemen van voertuigen kan gelasten, wordt in het wetsontwerp verder gedetailleerd.

III. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN HET BIJGEVOEGDE WETSVORSTEL

1. Uiteenzetting van de indiener van het wetsvoorstel en antwoord van de Minister

Het wetsvoorstel strekt tot wijziging van artikel 62 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

De opzet van de tekst waarvan de toevoeging wordt voorgesteld, is beperkt : bepaald wordt dat de kosten en risico's betreffende de verplaatsing van een stilstaand of geparkeerd voertuig niet ten laste van de

- La seconde condition d'agrément concerne la participation au financement de l'organisme désigné par le Roi, auquel il appartient de promouvoir la sécurité routière.

Cette condition sera la base légale de la continuation du financement actuel de l'Institut belge pour la sécurité routière par les organismes de contrôle technique.

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, la loi fixe le pourcentage maximum à 10% des recettes nettes totales qui proviennent des missions confiées par le Roi aux organismes.

3. Instauration d'amendes administratives pour les organismes de contrôle technique.

La loi en vigueur dispose uniquement que le contrôle administratif peut donner lieu au retrait de l'agrément des organismes de contrôle technique.

Le projet de loi permet d'instaurer des amendes administratives dont le Roi fixe le montant et les modalités.

En effet, une mesure extrême comme le retrait de l'agrément n'est pas toujours la mesure la plus adéquate et la plus opportune pour sanctionner le non-respect des prescriptions légales par les organismes de contrôle technique.

4. Règlement des contentieux.

Pour garantir davantage les droits de la défense lors de l'application des mesures administratives, le projet de loi dispose qu'il y a lieu d'abord de demander l'avis d'une commission constituée de façon paritaire de membres de l'administration, et, selon le cas, de représentants de l'industrie ou de ceux des organismes de contrôle technique. Il est toujours possible d'interjeter appel auprès des tribunaux ordinaires.

Le projet précise la procédure judiciaire selon laquelle le Ministre, qui a le transport par terre dans ses attributions, peut ordonner le retrait des véhicules de la vente ou de la circulation.

III. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI JOINTE

1. Exposé de l'auteur de la proposition de loi et réponse du Ministre

La proposition de loi vise à modifier l'article 62 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968.

Le texte dont l'ajout est proposé n'a qu'un objectif restreint : prévoir que les frais et risques liés au déplacement d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ne peuvent être mis à charge du conducteur, si

bestuurder kunnen worden gelegd indien deze geen misdrijf heeft gepleegd dat de verplaatsing noodzakelijk of dienstig maakt.

Het is zelfs in een dergelijk geval bijzonder onrechtvaardig om het voertuig op risico en voor rekening van de onschuldige bestuurder te laten verplaatsen. Dat is nochtans de regeling die artikel 4.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer voorschrijft.

Om aan die onrechtvaardige toestand een eind te maken, wordt voorgesteld artikel 62 aan te passen.

2. Antwoord van de Minister

De Minister verklaart dat hij het wetsvoorstel niet wenst goedgekeurd te zien. Uit wetgevingstechnisch oogpunt is het immers niet aangewezen dat de bepalingen van een koninklijk besluit bij wet worden gewijzigd.

Wat de zaak ten gronde betreft, staat hij positief tegenover een wijziging wanneer aan een dubbele voorwaarde is voldaan : enerzijds moet de chauffeur afwezig zijn en anderzijds moet de auto overeenkomstig de voorschriften geparkeerd staan.

De Minister verklaart zich derhalve bereid het koninklijk besluit eventueel in die zin te wijzigen; in voorkomend geval zal hierover aan de Commissie verslag worden uitgebracht.

*
* *

De indiener trekt zijn wetsvoorstel in.

IV. — ALGEMENE BESPREKING

A. Uiteenzettingen van de leden

1. *Het fenomeen verkeersonveiligheid en het beleid inzake verkeersveiligheid*

Een eerste spreker merkt op dat de vergelijkingen met de statistische gegevens uit het buitenland, die zowel in de memorie van toelichting als in de inleiding worden vermeld, moeten worden afgewogen, rekening houdend met het specifieke van de Belgische toestand. België onderscheidt zich immers door het grote aantal wagens die in het buitenland zijn ingeschreven en die het Belgische wegennet gebruiken en bijgevolg het binnenlandse verkeer aandikken; ook de bijzondere ontwikkeling van het sociale verschijnsel « pendelaars » speelt een rol.

Spreker heeft het vervolgens over de drie componenten van het wegverkeer, met name het verkeersmilieu, de auto en de gebruiker. Hij wijst op de inspanningen die vroeger werden geleverd en bespreekt voorts mogelijke acties.

ce dernier n'a commis aucune infraction qui rende le déplacement nécessaire ou utile.

Le fait de mettre, même dans ce cas, les risques et frais du déplacement du véhicule à la charge du conducteur innocent est particulièrement injuste. C'est pourtant ce que prévoit l'article 4.4 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

C'est pour mettre fin à cette situation injuste qu'il est proposé d'adapter l'article 62.

2. Réponse du Ministre

Le Ministre déclare souhaiter que la proposition de loi ne soit pas adoptée. Il n'est en effet pas indiqué, du point de vue de la technique législative, qu'une loi modifie des dispositions qui sont du niveau de l'arrêté royal.

Sur le fond de la question, il envisage positivement une modification de la réglementation lorsqu'une double condition est remplie : qu'il y ait absence du chauffeur et que la voiture soit stationnée réglementairement.

Le Ministre se déclare dès lors prêt à envisager une modification de l'arrêté royal en ce sens; le cas échéant, un rapport sera fait à la Commission.

*
* *

L'auteur retire sa proposition de loi.

IV. — DISCUSSION GENERALE

A. Interventions des membres

1. *Le phénomène de l'insécurité routière et la politique de sécurité routière*

Un premier intervenant fait observer en préambule que les comparaisons avec les statistiques étrangères, citées tant dans l'exposé des motifs que dans l'exposé introductif, doivent être pondérées par la prise en compte des spécificités de la situation belge. La Belgique se distingue en effet par le grand nombre de voitures immatriculées à l'étranger qui empruntent son réseau routier, venant dès lors s'ajouter à la circulation intérieure, ainsi que par le développement tout particulier du phénomène social « navetteurs ».

L'intervenant passe ensuite en revue les trois composantes représentées dans la circulation routière — l'environnement routier, le véhicule et l'utilisateur —, en rappelant les efforts déjà entrepris dans le passé et en analysant les actions possibles.

Inzake het verkeersmilieu zijn de problemen ernstiger geworden. Terwijl bij de coördinatie van de talrijke inspanningen van de jongste jaren vaak verschillende beleidsniveaus — en op nationaal vlak van verscheidene departementen — betrokken waren, wordt de mogelijkheid om nieuwe acties te ondernemen daarentegen nog complexer en nog moeilijker als gevolg van de recente regionalisering van de infrastructuur. Blijft er aldus een cel bestaan die op nationaal vlak het beleid inzake gevarenpunten coördineert? Hoe ver staat het met de concrete invoering van de aangekondigde proefprojecten?

Wat het tweede element betreft, met name de wagen, werd de veiligheid aanzienlijk verbeterd, door de regelgevingen en de uitrustingen die de jongste jaren werden opgelegd. Bijkomende verbeteringen zijn op dat vlak echter nog mogelijk. Is het derhalve niet aangewezen de invoering te overwegen van fiscale stimuli ter bevordering van uitrustingen die een grotere veiligheid met zich brengen?

De mogelijkheden om de derde component in het wegverkeer, met name de gebruiker, te beïnvloeden, verdienen een grondige studie.

Ten eerste werd in het verleden met educatieve campagnes in de scholen gestart. Op dat vlak is thans een nieuwe inspanning noodzakelijk. In het basisonderwijs kunnen de bestaande acties dynamischer en beter worden opgevat. In het secundair onderwijs waar de pogingen om dat soort campagnes te voeren tot op heden op enige weerstand van de onderwijskringen stuiten, ware het beter voortaan de verkeersopvoeding van de gebruiker als één van de onderdelen van de opleiding in het algemeen te beschouwen en derhalve de opleiding inzake verkeersveiligheid in het lesrooster op te nemen.

Wat echter de meeste aandacht verdient in de campagnes naar de gebruiker toe is het psychologische aspect. Het is jammer dat er niet meer middelen worden vrijgemaakt voor een psychologische studie van het gedrag van de weggebruiker. Dat element vormt immers de belangrijkste oorzaak van ongevallen.

Ofschoon er studies en statistische gegevens beschikbaar zijn om de groepen weggebruikers, de tijdstippen en voor een deel ook de punten die een groter risico opleveren te kennen, blijven inzake de psychologische benadering van de « risico-weggebruiker » een aantal vragen bestaan. Rekening houdend met de ingewikkelde indeling van de bevoegdheden, kan men zich overigens afvragen welke overheid (of overheden) op dit nochtans essentiële vlak initiatieven zou moeten nemen.

Inzake de bepalingen die in het ontwerp zelf worden voorgesteld, rijst onmiddellijk een principieel bezwaar dat voortvloeit uit de opvatting zelf van het beleid inzake verkeersveiligheid, waarbij het ontwerp aansluit. Het ontwerp geeft namelijk blijk van een

Dans le domaine de l'environnement routier, les problèmes sont devenus plus aigus. Or, alors que, pour les nombreux efforts déjà entrepris au cours des dernières années, la coordination des opérations a souvent nécessité l'implication de différents niveaux de pouvoirs — et, à l'échelon national de plusieurs départements —, la possibilité de nouvelles actions a été rendue encore plus complexe et plus difficile par la récente régionalisation de l'infrastructure. Ainsi, reste-t-il une cellule qui coordonne à l'échelon national la politique en matière de « points noirs »? Où l'introduction des projets pilotes annoncés en est-elle en termes concrets?

En ce qui concerne le deuxième élément, c'est-à-dire le véhicule, des progrès importants ont été apportés à la sécurité grâce aux réglementations et aux équipements qui ont été imposés durant les dernières années. Dans ce domaine, des améliorations supplémentaires sont toutefois encore possibles. Dès lors, ne conviendrait-il pas d'envisager la mise en place d'incitants fiscaux destinés à encourager la diffusion d'équipements accroissant la sécurité?

Les possibilités d'agir sur la troisième composante représentée dans la circulation routière, c'est-à-dire l'usager, méritent une analyse approfondie.

En matière d'éducation, tout d'abord, des opérations ont été entreprises dans les écoles par le passé. A l'heure actuelle, un nouvel effort dans ce domaine s'impose. Les actions entreprises dans les écoles primaires sont susceptibles d'être redynamisées et améliorées. Dans l'enseignement secondaire, où les tentatives de développer ce genre de campagnes se sont heurtées jusqu'à présent à une certaine résistance des milieux scolaires, il conviendrait dorénavant de considérer l'éducation de l'usager comme l'une des facettes de l'éducation tout court et, en conséquence, d'intégrer la formation en matière de sécurité routière à la grille horaire.

Toutefois, le point qui mérite le plus d'attention dans l'action vis-à-vis de l'usager est la psychologie de ce dernier. Il est regrettable que l'on ne consacre pas davantage de moyens à une étude psychologique de son comportement, car c'est ce comportement qui est la principale cause d'accidents.

En outre, alors qu'existent études et statistiques permettant d'identifier les groupes d'utilisateurs, les moments et — partiellement, en tout cas — les lieux sur lesquels se concentrent les risques, les questions demeurent en ce qui concerne l'approche psychologique de l'usager « à risque ». Par ailleurs, compte tenu de la complexité de la répartition des compétences, il est permis de se demander à quelle(s) autorité(s) il reviendrait d'entreprendre des actions dans ce domaine pourtant essentiel.

Quant aux dispositions proposées dans le projet lui-même, elles appellent d'emblée une objection de principe, liée à la conception même de la politique de sécurité routière dans laquelle le projet s'insère. Celui-ci relève en effet d'une approche quasi uniquement

vrijwel uitsluitend repressieve aanpak, die ervan uitgaat dat de weggebruiker angst moet worden ingeboezemd, veeleer dan dat hij moet worden heropgevoed. Alleen het gedeelte dat betrekking heeft op de stage van beginnende bestuurders blijkt van een enigszins remediërende aanpak te getuigen, maar ook hier komt de klemtoon ruimschoots op de bestraffing te liggen.

Met de wil van de Regering om rijden onder invloed te bestrijden, kan men het alleen maar eens zijn. De auteurs van het ontwerp vragen zich evenwel niet — of niet voldoende — af waarom sommige bestuurders gaan rijden nadat ze hebben gedronken. Ook hier ontbreekt enig psychologisch onderzoek naar het gedrag van de weggebruiker.

Tot slot gaat de uitgesproken wil om de zaken allereerst repressief aan te pakken, gepaard met een geautomatiseerde bestraffing. Het meest soepele en meest aangepaste antwoord op specifieke gevallen en persoonlijke situaties, namelijk de uitspraak van de rechter, wordt onmogelijk gemaakt doordat het ontwerp in hoofdstuk V (« Alcoholopname en dronkenschap ») van Titel IV van de wet betreffende de politie over het wegverkeer een aantal dwingende straffen wil opnemen.

*
* *

Een tweede spreker herinnert eraan dat de acties en campagnes die de overheid in het verleden heeft opgezet, alle een gunstige invloed op het aantal ongevallen hebben gehad. Bijgevolg heeft men alle redenen om van het beleid dat de regering van plan is te voeren, te verwachten dat het ditmaal eveneens in een vermindering van het aantal ongevallen resulteert. De ernst van de huidige situatie noopt evenwel tot een grondige analyse en een pluridimensionele aanpak, aangezien het vraagstuk van het onveilige wegverkeer de omvang van een echt maatschappelijk verschijnsel heeft gekregen.

Een probleem van die omvang kan niet worden opgelost met een aantal maatregelen die bestemd zijn om de rijlessen te verbeteren en de pakkans te verhogen, zoals in het onderhavige ontwerp wordt voorgesteld. Dit ontwerp zou evenwel moeten bijdragen tot een verbetering van het verkeersmilieu voor de zwakste weggebruikers, d.w.z. diegenen die de zwaarste tol aan het verkeer betalen : voetgangers, fietsers, jongeren en bejaarden. Hoe dat ook zij, een op bevordering van de verkeersveiligheid gericht beleid moet in de eerste plaats die verschillende categorieën weggebruikers beschermen.

Een verhoging van de veiligheid op de wegen kan niet zonder de overige beleidsniveaus, zoals de Gewesten en de Europese Gemeenschap daarbij te betrekken. Bij het beleid inzake verkeersveiligheid

répressive, fondée sur la peur à instiller à l'usager, plutôt que d'un souci de rééducation de ce dernier. Seul le volet relatif au stage des nouveaux conducteurs témoigne d'un certain souci de rééducation, mais l'accent est toutefois, là aussi, largement mis sur les sanctions.

En ce qui concerne la volonté du Gouvernement de lutter contre l'alcool au volant, il s'agit d'un objectif auquel on ne peut que souscrire. Les auteurs du projet ne posent toutefois pas — ou pas suffisamment — la question de savoir pourquoi certains conducteurs prennent le volant après avoir bu. Ici aussi, c'est une étude psychologique du comportement de l'usager qui fait défaut.

Enfin, la volonté de promouvoir une approche répressive s'accompagne d'une automatisation des sanctions. La réponse plus souple et plus adaptée aux cas spécifiques et aux situations personnelles, qui aurait pu être celle du juge, est rendue impossible par le caractère obligatoire d'un certain nombre des sanctions que le projet vise à introduire au Chapitre V (« Imprégnation alcoolique et ivresse ») du Titre IV de la loi relative à la police de la circulation routière.

*
* *

Un deuxième intervenant rappelle que les actions et campagnes entreprises par les pouvoirs publics dans le passé ont chacune eu un effet positif sur le nombre d'accidents. On a toutes les raisons d'attendre de la politique que le Gouvernement se propose de mettre en œuvre, qu'elle entraîne cette fois-ci également une diminution des accidents. La gravité de la situation actuelle mérite toutefois une analyse approfondie et une approche pluridimensionnelle, car le problème de l'insécurité routière a acquis la dimension d'un phénomène de société.

Un problème d'une telle ampleur ne peut être résolu par le seul biais d'une batterie de mesures destinées à améliorer l'apprentissage de la conduite et à augmenter le risque de se faire prendre, comme celles contenues dans le présent projet. Celui-ci devrait toutefois contribuer à améliorer l'environnement routier pour les usagers les plus faibles, c'est-à-dire ceux qui sont précisément le plus tributaires de cet environnement : les piétons, les cyclistes, les jeunes et les personnes âgées. En tout état de cause, ce sont ces différentes catégories d'usagers qu'une politique de promotion de la sécurité routière doit viser à protéger en priorité.

L'amélioration de la sécurité sur les routes ne peut se concevoir à l'écart des autres niveaux de pouvoir concernés, tels les Régions et la Communauté européenne. Mais au-delà de cette implication de

moeten evenwel niet alleen verschillende beleidsniveaus worden betrokken: een pluridimensionele aanpak van de daaraan gekoppelde problemen vereist dat het beleid ter zake ook structureel wordt aangepakt. De verkeersproblemen en de veiligheidsproblemen op de weg hangen niet af van de ruimtelijke ordening, noch van het aanbod van wisseloplossingen, d.w.z. het openbaar vervoersaanbod. Op die domeinen moeten vormen van beleid worden ontwikkeld die de verkeersveiligheid op structurele wijze kunnen doen toenemen.

Ook kan men vraagtekens plaatsen bij de paradoxen die in stand worden gehouden door de manier waarop de verschillende verkeerscomponenten zijn opgevat. In het raam van campagnes voor veilig verkeer worden b.v. reclameborden met tips voor voorzichtig rijden opgesteld aan de rand van wegen die door de manier waarop ze zijn aangelegd tot snel rijden uitnodigen. Auto's die op die wegen rijden worden nog al te vaak aangeprezen via reclame die alleen hun snelheidsprestaties in de verf zet. De actie die ter zake is gevoerd bij de verdelers van automerken aan wie voortaan wordt voorgesteld zich ertoe te verbinden — onder meer — af te zien van op snelheid gerichte verkoopargumenten, zou moeten worden uitgediept.

Voorts moet de verkeersveiligheid worden verhoogd via een preventiebeleid dat zich in een doeltreffende controle uit en toch niet de indruk geeft dat het verkeersreglement en de regelgeving alleen maar tot doel hebben bestraffingsmogelijkheden te scheppen. In werkelijkheid draagt een politieauto doeltreffender bij tot een verhoging van de verkeersveiligheid, wanneer hij zelf in het verkeer is opgenomen, dan wanneer hij zich met zwaailichten en loeiende sirene een weg door dat verkeer moet banen.

Een preventiebeleid inzake verkeersveiligheid impliceert ook een inspanning in de scholen, vooral in het secundair onderwijs waar, zoals vorige spreker heeft opgemerkt, dat type van acties tot dusver nog te weinig is gevoerd.

In verband met de in het ontwerp zelf voorgestelde maatregelen moet worden voorkomen dat ongevallen wegens dronkenschap vrijwel automatisch worden gekoppeld aan ongevallen tijdens het weekeinde. Dronkenschap aan het stuur is namelijk een probleem dat niet alleen tijdens het weekeinde rijst. Uit een Frans onderzoek is gebleken dat de meeste ongevallen wegens alcoholgebruik zich tijdens de namiddag voordoen, dit wil zeggen na het middageten.

De stage die voor jonge bestuurders wordt voorgesteld, zou dan weer gepaard moeten gaan met een preventieve controle, bijvoorbeeld 's avonds tijdens het weekeinde, in de buurt van discotheken.

In het gedeelte van het ontwerp dat tot doel heeft bepaalde overtredingen via elektronische apparaten te laten constateren, moet strikt worden aangegeven hoever men daarbij mag gaan. Wordt niet streng

plusieurs niveaux de pouvoir dans la politique de sécurité routière proprement dite, une approche pluridimensionnelle des problèmes de la circulation routière requiert que la politique en la matière soit également structurelle. Ainsi, les problèmes de circulation et de sécurité sur les routes ne sont indépendants ni de l'aménagement du territoire ni de l'offre de solutions de rechange, c'est-à-dire de l'offre de transports publics. Dans ces domaines, des politiques doivent être conçues et mises en place qui contribueront à améliorer la sécurité routière de manière structurelle.

De la même manière, il convient de s'interroger sur les paradoxes qu'entretient la conception des différentes composantes de la circulation. Ainsi, dans le cadre des campagnes de sécurité routière, des panneaux publicitaires donnant des conseils de prudence s'alignent le long de routes dont la conception même incite à la vitesse. Quant aux véhicules circulant sur ces routes, ils font encore trop souvent l'objet d'une publicité centrée sur leurs performances en matière de vitesse. L'action entreprise en ce domaine auprès des concessionnaires de marques automobiles, auxquels on propose dorénavant un acte d'engagement à — entre autres — renoncer à argumenter sur la vitesse, devrait être approfondie.

D'autre part, l'amélioration de la sécurité routière doit passer par une politique préventive se traduisant par un contrôle efficace tout en évitant de donner l'impression que code et réglementations n'ont d'autre objet que de fournir des possibilités de sanctionner. En réalité, un véhicule de police contribue plus efficacement à améliorer la sécurité routière quand il roule dans la circulation que quand, avec gyrophares et sirène, il fend le trafic.

Une politique préventive de sécurité routière implique également qu'un effort soit entrepris dans les écoles, principalement dans l'enseignement secondaire où, ainsi que l'a fait observer l'intervenant précédent, ce genre d'actions a trop peu eu lieu jusqu'à présent.

En ce qui concerne les dispositions proposées dans le projet lui-même, il convient d'éviter que ne s'instaure une liaison trop automatique entre les accidents dus à l'ivresse et les accidents du week-end. L'ivresse au volant est en effet un problème qui n'est pas propre au seul week-end; une étude française a ainsi mis en évidence la fréquence des accidents dus à l'alcool durant les après-midis, c'est-à-dire après le déjeuner.

Quant au stage proposé pour les jeunes conducteurs, il devrait s'accompagner d'un contrôle préventif, par exemple, les soirées de week-end, aux abords des discothèques.

Enfin, en ce qui concerne celui des volets du projet qui vise à instaurer la possibilité de constater certaines infractions au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, il convient de délimiter strictement

omschreven aan wie men machtiging kan verlenen, dan dreigt men tot Orwelliaanse toestanden te komen.

*
* *

Namens zijn partij verklaart een ander lid dat het voorliggende ontwerp past in een eindelijk moedige en actieve aanpak van de problemen inzake verkeersveiligheid.

Spreekverwijst naar het zeer grote aantal verkeersongevallen en -slachtoffers en benadrukt dat de statistieken op dat vlak aantonen dat in België de toestand erger is dan in de buurlanden. Hij constateert dat een uitsluitend repressieve aanpak geen oplossing kan brengen. De stijging van het aantal ongevallen en slachtoffers in 1988 — in hetzelfde jaar bekeurde de Rijkswacht alleen al zowat 35 % meer weggebruikers — toont zulks overduidelijk aan. Eigenlijk moet het beleid inzake verkeersveiligheid, om effect te sorteren, inwerken op de drie componenten van het verkeer, met name de weggebruiker, het voertuig en het verkeersmilieu. Hij stelt met voldoening vast dat de Minister voor die drie elementen initiatieven heeft ontwikkeld.

Voor de voertuigen zagen nieuwe regelgevingen het licht, met name inzake bandenprofiel en veiligheids gordels achterin de wagen. Hoe nuttig die maatregelen ook zijn voor de verbetering van de veiligheid van de voertuigen, ze volstaan evenwel niet om het aantal ongevallen te doen verminderen. Paradoxaal genoeg blijkt zelfs dat een veiliger voertuig de bestuurder ertoe kan aanzetten om minder veilig te rijden.

Inzake verkeersmilieu behoren de meeste bevoegdheden voortaan tot de Gewesten en de gemeenten. De Minister heeft met de regelgeving voor de « zone 30 » echter een bijzonder nuttig hulpmiddel ter beschikking van de gemeenten gesteld. Eveneens op nationaal vlak werden maatregelen ten voordele van de fietsers in het vooruitzicht gesteld.

Ten slotte is de op de weggebruiker gerichte actie van essentieel belang. Dat is met name het doel van het wetsontwerp, waarvan de bepalingen zich vooral tot een aantal doelgroepen richten :

— de alcoholgebruikers : maatregelen op dat vlak zijn des te meer verantwoord daar alcohol bij 30 tot 40 % van de zware ongevallen een doorslaggevende rol speelt. De verlaging van het strafbare alcoholgehalte tot 0,5 gram per liter bloed houdt bovendien rekening met het desbetreffende ontwerp van richtlijn van de Europese Gemeenschappen en met de resolutie die in dat verband door het Europees Parlement werd aangenomen. Tevens brengt ze de Belgische regelgeving in overeenstemming met de normen die reeds in Nederland, in Portugal en in Scandinavië van kracht zijn;

ce qui sera ainsi autorisé. A défaut de circonscrire rigoureusement l'autorisation accordée, on risquerait de voir se développer des méthodes orwelliennes.

*
* *

Au nom de son parti, un autre membre déclare que le projet en discussion s'intègre dans une approche enfin courageuse et active du problème de l'insécurité routière.

Après avoir relevé le nombre très important d'accidents de la route et de victimes et avoir souligné que les statistiques en cette matière placent la Belgique dans une situation plus grave que celle des pays voisins, l'intervenant constate qu'une approche qui ne serait que répressive n'apporterait pas de solution; l'augmentation du nombre d'accidents et de victimes en 1988, alors que le nombre de contraventions dressées par la seule Gendarmerie a crû de quelque 35 % durant la même année, le démontre d'ailleurs à suffisance. En réalité, pour être effective, la politique de sécurité routière doit agir sur les trois composantes de la circulation que sont l'usager, le véhicule et l'environnement routier. Le membre relève avec satisfaction que, sur chacun de ces trois plans, le Ministre a pris des initiatives.

Ainsi, en ce qui concerne les véhicules, de nouvelles réglementations ont été prises, qui portent entre autres sur la profondeur des sculptures des pneus et les ceintures de sécurité à l'arrière. Toutefois, tout utiles que soient les initiatives destinées à améliorer la sécurité des véhicules, elles ne suffisent pas, à elles seules, à réduire le nombre d'accidents. Il apparaît même que, paradoxalement, le caractère plus sûr de son véhicule peut inciter le conducteur à rouler moins prudemment.

En matière d'environnement routier, l'essentiel des compétences appartient dorénavant aux Régions et aux communes. Avec la réglementation sur la « zone 30 », le Ministre a toutefois mis à la disposition de ces dernières un instrument particulièrement utile. Toujours au niveau national, des mesures sont également annoncées en faveur des cyclistes.

Enfin, l'action sur l'usager s'avère essentielle. C'est précisément l'objectif du projet de loi, dont les dispositions visent particulièrement un certain nombre de groupes-cibles :

— les consommateurs d'alcool : une action en ce domaine se justifie d'autant plus que l'alcool joue un rôle déterminant dans 30 ou 40 % des accidents graves. L'abaissement du taux punissable d'imprégnation alcoolique à 0,5 g par litre de sang tient compte en outre du projet de directive des Communautés européennes en la matière et de la résolution adoptée à ce sujet par le Parlement européen et aligne la réglementation belge sur les normes déjà en vigueur aux Pays-Bas, au Portugal et dans les pays scandinaves;

— de jonge bestuurders en de weekend-ongevallen : het ware bloedbad dat onder die categorie van weggebruikers wordt aangericht, wettigt de door de Minister voorgestelde maatregelen, die van veel moed getuigen. Ofschoon de invoering van een stageperiode en van een rijbewijs met een puntensysteem wellicht geen mirakeloplossing is voor het ernstige probleem van het veel te grote aantal jongeren onder degenen die bij weekendongevallen betrokken zijn, zou ze niettemin kunnen bijdragen tot een daling van het aantal ongevallen waarvan die categorie van verkeersdeelnemers het slachtoffer is. Het verdient evenwel aanbeveling ook andere denkpijlen uit te testen. Zou men niet de invoering van een sluitingsuur in de uitgaansbuurten overwegen, zoals dat in Nederland het geval is? Zou men niet moeten pleiten voor wisseloplossingen waarbij de wagen voor weekenduitstapjes thuisgelaten wordt, door een collectief vervoer bij nacht te ontwikkelen of de regelgeving inzake taxidiensten in die zin aan te passen? Is het ten slotte niet aangewezen om de in de reclame voor wagens doorklinkende aansporing tot snel rijden strenger te beperken?

— de weggebruikers die de snelheidsbeperkingen overtreden : de pakkans moet worden verhoogd. Er is geen fundamenteel bezwaar tegen een grotere verkeerscontrole door middel van automatische elektronische apparatuur, zoals in het ontwerp wordt voorgesteld, op voorwaarde evenwel dat de wijze waarop die apparatuur wordt gebruikt, zo vastgesteld wordt dat de bescherming van het privé-leven wordt gewaarborgd.

Voor de op de weggebruiker gerichte actie ten slotte meent spreker dat het aangewezen is om naast de bepalingen van dit ontwerp een bijzondere aandacht aan preventie te schenken. Voorts moeten de zwakste weggebruikers beter worden beschermd. Dat kan door de invoering van een objectieve risico-aansprakelijkheid voor gemotoriseerde verkeersdeelnemers bij aanrijdingen met voetgangers of fietsers, zoals in het wetsvoorstel n° 926/1 wordt bepaald.

*
* *

Na te hebben gewezen op de ernst van het probleem van de verkeersonveiligheid, merkt een ander lid op dat die onveiligheid niet alleen door de weggebruiker wordt veroorzaakt, maar ook het gevolg is van in gebreke blijvende overheidsinstanties die de wegen niet onderhouden en ook niet altijd voor een aangepaste wegbekening zorgen. Sommige ambtenaren werden voor dergelijke nalatigheden al veroordeeld, maar toch blijven soortgelijke betreurenswaardige toestanden bestaan.

Overigens rijst de vraag of een al te lineaire aanpak wel de juiste is.

Inzake snelheidsbeperkingen bijvoorbeeld kan in navolging van de Duitse regeling ter zake misschien

— les jeunes conducteurs et les accidents du week-end : l'hécatombe constatée dans cette catégorie justifie les mesures courageuses proposées par le Ministre. Si l'instauration d'une période de stage et d'un permis de conduire à points ne représente sans doute pas une solution-miracle au grave problème de la sur-représentation des jeunes dans les accidents de la route et, plus particulièrement, dans les accidents du week-end, elle devrait cependant contribuer à diminuer le nombre d'accidents dont est victime cette catégorie d'usagers. Il conviendrait toutefois d'envisager également d'autres pistes de réflexion. Ainsi, ne pourrait-on instaurer une heure de fermeture pour les lieux de sortie, comme c'est le cas aux Pays-Bas? Ne faudrait-il pas promouvoir les solutions de remplacement au déplacement en voiture pour les sorties du week-end, par le développement du transport collectif de nuit ou par une adaptation appropriée de la réglementation des services de taxis? Enfin, ne conviendrait-il pas de restreindre davantage l'incitation à la vitesse qui est faite à travers la publicité automobile?

— les auteurs d'infractions en matière de limitation de vitesse : il est bon que le risque d'être pris soit augmenté. L'augmentation de la surveillance routière par l'utilisation d'appareils électroniques automatiques, ainsi qu'il est proposé dans le projet, n'appelle pas d'objection fondamentale, pour autant cependant que les modalités de leur utilisation soient fixées de manière à garantir le respect de la vie privée.

Enfin, dans ce domaine de l'action sur l'usager, l'intervenant estime que, au-delà des dispositions du projet en discussion, il conviendrait d'une part d'accorder une attention toute particulière à la prévention et, d'autre part, d'augmenter la protection des usagers de la route les plus exposés, en instaurant une responsabilité objective liée aux risques dans le chef des usagers de la route motorisés, en cas d'accident avec des piétons ou des cyclistes, ainsi que le prévoit la proposition de loi n° 926/1.

*
* *

Après avoir souligné la gravité du problème de l'insécurité routière, un autre membre fait observer que celle-ci n'est pas seulement le fait de l'usager, mais qu'elle résulte également des carences des pouvoirs publics, à travers le défaut d'entretien et le caractère pas toujours adapté de la signalisation. Des agents de l'administration ont déjà été condamnés pour de telles carences, mais des situations regrettables de ce type continuent d'exister.

Il convient par ailleurs de s'interroger sur le bien-fondé des approches trop linéaires.

Ainsi, en matière de limitation de vitesse, ne serait-il pas préférable d'établir un système de vitesses

de voorkeur worden gegeven aan een regeling van geleidelijk toenemende snelheid die meer met concrete situaties rekening houdt dan op dit ogenblik het geval is. In de BRD bestaat geen snelheidsbeperking op de autosnelwegen, maar het verkeersreglement legt wel strikte beperkingen op waar een vermindering van de snelheid noodzakelijk wordt geacht. Die beperkingen worden bovendien uitgebreid herhaald bij het binnenrijden van een agglomeratie bijvoorbeeld.

Wat de beteugeling van dronkenschap achter het stuur betreft, doen de buitenlandse voorbeelden wel enige vragen rijzen.

Zo ligt in Zweden het strafbare alcoholgehalte in het bloed thans al op 0,5 gram. Alleen in de meest begoede bevolkingslagen lijkt men echter te verkiezen niet meer te rijden wanneer die drempel is bereikt of overschreden. Die zeer lage drempel heeft dus bijna niet geleid tot een vermindering van het aantal bestuurders die met een hoog alcoholgehalte in het bloed of in staat van dronkenschap achter het stuur plaatsnemen. In hetzelfde verband mag men niet uit het oog verliezen dat in de Bondsrepubliek de apparatuur voor de ademtest en -analyse die nochtans vaak door de politie worden gebruikt, niet erkend wordt om het bewijs van een overtreding te leveren. Hoewel die toestellen ontegensprekelijk preciezer en betrouwbaarder zijn dan de thans aangewende ademtest, geven sommigen bovendien toe dat de kans op vergissing zowat 10 % bedraagt. Rekening houdend met de ernstige gevolgen van de vaststelling van een dergelijke overtreding, zowel voor het sociale als voor het beroepsleven van de betrokkenen — alleszins wie de wagen voor de uitoefening van zijn beroep nodig heeft — is een onweerlegbaar bewijs evenwel noodzakelijk. Gezien ten slotte het gevaar voor willekeurige behandeling, moet de rechterlijke macht meer toezicht uitoefenen.

Voor de scholing kan de invoering van een stage als een positief initiatief worden beschouwd. Is het echter niet aangewezen om in het verlengde van die maatregel de mogelijkheid van een vervroegde rijnscholing in te voeren, waardoor jongeren vanaf de leeftijd van 16 jaar mogen rijden, op voorwaarde dat er steeds een begeleider aanwezig is?

De zeer jonge chauffeurs, die zich tegenwoordig maar al te vaak niet bewust schijnen te zijn van het gevaar, zouden op die manier gedurende twee jaar hun rijvaardigheid kunnen verbeteren en leren voorzichtig te zijn.

Ten slotte dient men in het algemeen te voorkomen dat maatregelen worden genomen die men niet kan doen naleven. Op dat gebied is het verontrustend te moeten vaststellen dat de ordehandhavers vrijwel niet durven optreden in de uitgaansbuurten en dat bekeuringen na bemiddeling soms in de doofpot worden gestopt.

*
* *

graduées qui tiennent davantage compte des situations concrètes que ce n'est le cas actuellement, à l'instar de la réglementation allemande. En RFA, en effet, l'absence de limitation de vitesse sur les autoroutes s'accompagne en fait d'une réglementation établissant des limitations strictes là où l'abaissement de la vitesse s'avère nécessaire, et d'un large rappel de ces limitations — par exemple, à l'approche de toute agglomération.

En ce qui concerne la répression de l'ivresse au volant, les exemples étrangers sont susceptibles de susciter des interrogations.

Ainsi, en Suède, où le taux punissable d'alcool dans le sang est déjà actuellement fixé à 0,5 g, le choix de renoncer à conduire lorsque l'on atteint ou dépasse ce taux semble limité aux couches les plus aisées de la population : la détermination d'un taux sévère n'a donc guère fait diminuer le nombre de conducteurs qui prennent le volant en état d'inprégnation alcoolique ou d'ivresse. Dans ce même domaine, il convient de ne pas perdre de vue que, en RFA, les appareils de test et d'analyse d'haleine, pourtant largement employés par la police, ne sont pas retenus pour constituer la preuve de l'infraction. En outre — et bien que ces appareils soient indéniablement plus précis et plus fiables que l'actuel alcootest —, d'aucuns admettent un risque d'erreur de quelque 10 %. Etant donné la gravité des conséquences de l'établissement d'une infraction en cette matière, tant pour la vie sociale des intéressés que pour leur vie professionnelle — en tout cas, vis-à-vis de ceux pour qui le véhicule constitue un outil de travail — la certitude de la preuve est pourtant indispensable. Enfin, vu les risques d'arbitraire, un plus grand contrôle est nécessaire de la part du pouvoir judiciaire.

En matière d'apprentissage, l'instauration d'une période de stage peut être saluée comme une initiative positive. Au-delà de cette mesure, ne conviendrait-il pas d'introduire la possibilité d'un apprentissage anticipé de la conduite, qui permettrait aux jeunes de conduire dès l'âge de 16 ans, moyennant la présence permanente d'un accompagnateur.

Les très jeunes conducteurs, qui, à l'heure actuelle, semblent trop souvent inconscients des risques, pourraient ainsi, deux années durant, s'initier à la conduite en acquérant des habitudes de prudence.

Enfin, d'une manière générale, il convient d'éviter d'adopter des mesures que l'on ne serait pas à même de faire respecter. En cette matière, il est inquiétant d'observer qu'à l'heure actuelle, les forces de l'ordre n'osent guère intervenir à proximité des lieux de sortie, et que l'on constate parfois la disparition de certaines contraventions à la suite d'interventions.

*
* *

Een ander lid is de mening toegedaan dat de alarmerende cijfers waarnaar veelvuldig verwezen werd, in feite gerelativeerd moeten worden : ofschoon niet kan worden ontkend dat het aantal ongevallen in absolute cijfers toegenomen is, blijkt tegelijkertijd dat het aantal wagens naar verhouding nog sneller toegenomen is.

De ongevallenstatistieken mogen dan wellicht minder alarmerend zijn dan beweerd werd, toch is het ontbreken van een geïntegreerd vervoerbeleid een zeer onrustwekkend verschijnsel. De ontwikkeling van het autoverkeer ging immers gepaard met een aanzienlijke achteruitgang van het openbaar vervoer en met de recente gewestvorming zou de toestand nog kunnen verergeren.

Dat wijst op onvermogen van de Staat, wat ook blijkt uit het ontbreken van enige promotie voor het gecombineerd vervoer alsmede van enige reglementering inzake het doordringen van voertuigen tot in de stadskern en voorts uit het voortbestaan van 600 zwarte punten op onze wegen.

Op de sinds 1985 geconstateerde stijging van het aantal ongevallen blijkt de overheid alleen te kunnen antwoorden met een bestraffende regeling. Het toegenomen aantal controles heeft des te minder effect gesorteerd daar de rijkswachcontroles in de eerste plaats op gemakkelijk vast te stellen overtredingen en niet zozeer op echt gevaarlijke situaties gericht waren : zo is er bijvoorbeeld steeds meer controle gekomen op de overtreding van de snelheidsbeperkingen op de snelwegen, hoewel aan snelheid te wijten ongevallen overwegend op de gewone wegen gebeuren.

Het in het wetsontwerp voorgestelde puntensysteem zal die tendens alleen maar versterken en bijgevolg al evenmin een oplossing aandragen.

2. De in het wetsontwerp voorgestelde bepalingen

— Volgens dezelfde spreker is de in het ontwerp voorgestelde regeling van administratieve boetes gevaarlijk. Zoals de Raad van State overigens heeft gememoreerd (Stuk n° 1062/1, blz. 44), mag zo'n regeling alleen met de grootste omzichtigheid worden gehanteerd en moet daarbij steeds in de mogelijkheid worden voorzien om beroep voor de rechter in te stellen, wat luidens het ontwerp niet het geval is.

— De vastgestelde overtredingen kunnen slaan op het voertuig alleen, terwijl de boete of de straf die daarvan het gevolg zijn, aan een persoon worden opgelegd. Dat zal leiden tot heel wat betwistingen.

— Het Belgische wegennet wordt in ruime mate door buitenlandse bestuurders en voertuigen gebruikt. Zij zullen grotendeels aan de voorgestelde controles en straffen ontkomen.

Un autre intervenant estime que les chiffres alarmistes auxquels il a abondamment été fait référence, doivent en fait être relativisés : s'il est indéniable que le nombre absolu des accidents a augmenté, il apparaît que le parc automobile a, dans le même temps, crû proportionnellement davantage.

Toutefois, si les statistiques en matière d'accidents sont sans doute moins alarmantes qu'on ne l'a dit, un élément très inquiétant est constitué par l'absence d'une politique intégrée des transports. Le développement de la circulation automobile s'est en effet accompagné d'une importante dégradation de l'offre de transport public, que la récente régionalisation risque d'encore aggraver.

Il y a là une carence des pouvoirs publics, qui apparaît également dans l'absence de promotion du transport combiné, l'absence de réglementation de la pénétration des véhicules en ville, ainsi que dans la persistance de 600 points noirs sur le réseau routier.

La seule réponse des pouvoirs publics à la recrudescence des accidents constatée depuis 1985 paraît bien être l'instauration d'un système répressif. L'augmentation des contrôles déjà intervenue a eu d'autant moins d'effets que les contrôles de la gendarmerie ont porté davantage sur les infractions faciles à établir que sur les situations réellement dangereuses : ainsi, on a assisté à un accroissement des contrôles du respect des limitations de vitesse sur autoroute, alors que c'est principalement sur le réseau des routes ordinaires que se concentrent les accidents.

L'automatisme de la constatation et de l'établissement des infractions qui est proposée dans le projet de loi ne fera qu'accroître cette tendance et n'apportera dès lors pas davantage de solution.

2. Les dispositions proposées dans le projet de loi

— Le même intervenant estime que le système des amendes administratives proposé dans le projet constitue une voie dangereuse. Ainsi que l'a d'ailleurs rappelé le Conseil d'Etat (Doc. n° 1062/1, p. 44), il s'agit là d'un système qui ne devrait être utilisé qu'avec la plus grande circonspection et en prévoyant toujours la possibilité d'un recours au juge, ce qui n'est pas le cas aux termes du projet.

— Les infractions constatées peuvent porter sur le seul véhicule, alors que l'amende ou la peine qui en résulteront devront être supportées par une personne. Il y a là source de contestations.

— Le réseau routier belge est très largement utilisé par des conducteurs et des véhicules étrangers. Ceux-ci échapperont largement aux contrôles et aux peines prévues.

— Men kan instemmen met de verlaging van het strafbare alcoholgehalte, aangezien een gehalte van 0,5 g per liter bloed een invloed heeft op het rijgedrag. Het is daarentegen ondenkbaar om reeds op dat vlak een pakket maatregelen in te voeren die even repressief zijn als de maatregelen die in het ontwerp in het vooruitzicht worden gesteld.

Hoe betrouwbaar de alcoholmeters ook zijn, het gebruik van de bloedproef moet behouden blijven.

Ten slotte moet de strengere controle inzake het alcoholgehalte gepaard gaan met een grote verspreiding van alcoholtests, bijvoorbeeld in de uitgaansgelegenheden.

— De vraag rijst in hoeverre de vertrouwelijkheid van de gegevens die in het centraal bestand van de verkeersovertredingen worden opgenomen, gewaarborgd blijft.

— Men kan onmogelijk instemmen met het feit dat de stage voor nieuwe bestuurders naar eigen goeddunken door de Uitvoerende Macht alleen wordt geregeld, zoals dat in het ontwerp wordt bepaald. De voorbeelden van voorgestelde beperkingen tijdens de stage (memorie van toelichting, blz. 13) vormen overigens evenveel ontoelaatbare belemmeringen van de bewegingsvrijheid.

Ten slotte zou de stage die in het ontwerp in het vooruitzicht wordt gesteld, voor alle nieuwe bestuurders gelden. Nochtans wordt die stage gerechtvaardigd door het overdreven aantal zeer jonge bestuurders — lang niet alle nieuwe bestuurders zijn zeer jong — in de statistieken van de ongevallen op de weg.

*
* *

Gelet op het moordende verkeer en op het gevaar dat verkeersongevallen een alledaags karakter gaan krijgen, vindt een ander lid het voorgestelde wetsontwerp een goed initiatief, waarmee de overheid evenwel veel te lang heeft getalmd.

Toch geeft het ontwerp ook aanleiding tot een aantal bedenkingen.

— Aangezien alcohol een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen is, kan men de strijd tegen die plaag slechts aanbinden indien ook op andere niveaus initiatieven worden genomen. Zo dient bijvoorbeeld ook de reclame, die het alcoholverbruik nog steeds stimuleert, te worden aangepakt. Om dezelfde redenen zou de verkoop van alcoholhoudende dranken in benzinestations verboden moeten worden.

Vervolgens ligt de in het ontwerp vastgelegde norm van 0,5 gram per liter bloed eigenlijk nog te hoog, wat trouwens zowel in de memorie van toelichting als in de inleiding werd herhaald. Een alcoholgehalte van 0,5 zal het risico van de ongevallen met dodelijke afloop of met gewonden meer dan verdubbelen.

— Si on peut admettre l'abaissement du taux d'alcoolémie punissable, étant donné l'influence sur la conduite d'un taux de 0,5 g par litre de sang, il est par contre impensable de mettre en place dès ce niveau un arsenal de mesures aussi répressives que celles que prévoit le projet.

D'autre part, quelle que soit la fiabilité des éthylomètres, le recours à la prise de sang doit être maintenu.

Enfin, il convient que le renforcement des contrôles en matière de taux d'alcoolémie s'accompagne d'une large diffusion des éthylotests, par exemple dans les lieux de sorties.

— Il y a lieu de s'interroger sur la garantie du caractère confidentiel des données qui seront enregistrées dans le fichier central des infractions.

— Il ne saurait être question d'admettre que, comme le prévoit le projet, le stage des nouveaux conducteurs puisse être organisé à discrétion par le seul Pouvoir exécutif. Les exemples des restrictions envisagées durant cette période de stage (cf. exposé des motifs, p. 13) constituent par ailleurs autant d'entraves inadmissibles à la liberté de déplacement.

Enfin, le stage que le projet vise à instaurer concernerait l'ensemble des nouveaux conducteurs, alors qu'il est justifié par la sur-représentation des très jeunes conducteurs — ce que ne sont pas tous les nouveaux conducteurs — dans les statistiques relatives aux accidents de la route.

*
* *

Un autre membre déclare que, eu égard à l'hécatombe routière et à la dangereuse banalisation des accidents de la circulation, le projet de loi proposé constitue une initiative positive, que les autorités publiques n'ont que trop tardé à prendre.

Le projet n'en appelle pas moins un certain nombre d'observations.

— Tout d'abord, vu le rôle primordial joué par l'alcool en tant que cause d'accidents de la route, il apparaît qu'une véritable action contre ce fléau doit s'accompagner d'initiatives à d'autres niveaux, par exemple vis-à-vis de la publicité qui, à l'heure actuelle, incite à la consommation d'alcool; pour les mêmes raisons, il conviendrait d'interdire la vente de boissons alcoolisées dans les stations services.

D'autre part, la norme de 0,5 g par litre de sang retenue dans le projet est en fait encore trop élevée : ainsi qu'il a d'ailleurs été rappelé tant dans l'exposé des motifs que dans l'exposé introductif, un taux d'imprégnation alcoolique de 0,5 a pour conséquence de plus que doubler le risque d'accidents mortels et d'accidents avec blessés.

Tot slot zijn de voorgestelde strafmaat en de verbodsmaatregelen in geval van rijden onder invloed te mild : indien uit de ademanalyse een alcoholgehalte van ten minste 0,22 mg per liter uitgeademde lucht (of 0,5 gram per liter bloed) blijkt, wordt een rijverbod van drie uur opgelegd. Eigenlijk zou in een dergelijk geval het rijbewijs moeten worden ingetrokken.

In andere landen is de strafmaat veel zwaarder. In Noorwegen bijvoorbeeld kan een boete voor het rijden onder invloed oplopen tot 20 % van het jaarinkomen van de overtreder.

Bovendien kan men zich terecht afvragen of de wil om die strafbepalingen — die nu al veel te laks zijn — ook toe te passen wel echt aanwezig zal zijn.

— Het rijbewijs met punten is een interessant initiatief dat in de landen waar het al wordt gebruikt, zijn sporen heeft verdiend. Aangezien de overtredingen waarmee rekening zal worden gehouden, soms eerder kleine overtredingen zijn, is een bijscholing van rijkswachters en politieagenten noodzakelijk, wil men vermijden dat dit systeem een klimaat van willekeur schept.

— De stage voor nieuwe bestuurders zou twee jaar na aanvang moeten worden geëvalueerd.

Hoewel extra rijtscholing een goede zaak is, mag toch het probleem van de vaak peperdure auto-rijtscholen niet uit het oog worden verloren.

— Het ontwerp vertoont overigens een aantal leemten :

- er is in geen enkele aanscherping van de snelheidsbeperkingen voorzien; de toegestane maximumsnelheid zou evenwel moeten worden verlaagd, zowel in de bebouwde kommen — naar het voorbeeld van Denemarken, waar de verlaging van de rijnsnelheid tot 50 km/uur gepaard ging met een daling met 24 % van het aantal verkeersdoden — als op de snelwegen;

- in het voertuig zou een verklikkerlichtje moeten worden aangebracht dat de inzittenden eraan herinnert dat ze hun veiligheidsgordel moeten aangespen;

- de technische keuring moet op een doorzichtiger wijze worden georganiseerd;

- gelet op het toenemende aantal middelen dat ter beschikking zal worden gesteld van de instelling ter bevordering van de verkeersveiligheid (momenteel een VZW), moet het statuut van die instelling worden gewijzigd.

*
* *

— Een andere spreker reageert terughoudend op het feit dat in het wetsontwerp bewijskracht wordt

Enfin, les sanctions et les interdictions prévues en cas de conduite en état d'imprégnation alcoolique sont trop modérées : si l'analyse de l'haleine révèle un taux d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,22 mg par litre d'air expiré (soit 0,5 g par litre de sang), il est prévu que la conduite d'un véhicule soit interdite pendant 3 heures, alors que c'est à une suspension du permis qu'il faudrait procéder.

D'autres pays ont d'ailleurs adopté un système de sanctions beaucoup plus dur. Ainsi, en Norvège, l'amende prévue pour la conduite en état d'ivresse peut s'élever à 20 % du revenu annuel du contrevenant.

En outre, il est permis de se demander si, en Belgique, la volonté d'appliquer les sanctions prévues — et déjà bien trop laxistes — existera réellement.

— Le permis à points est une initiative intéressante, qui s'est avérée efficace dans les pays où il existe déjà. Vu toutefois le caractère parfois mineur des infractions que l'on se propose de prendre en compte, une formation complémentaire des gendarmes et des policiers apparaît indispensable, pour que la mise en œuvre de ce système ne donne pas libre cours à l'arbitraire.

— Il conviendrait que le stage des nouveaux conducteurs fasse l'objet d'une évaluation, deux ans après sa mise en œuvre.

D'autre part si, dans ce domaine, il est bon que des formations complémentaires soient prévues, il importe d'être attentif au problème du coût, souvent prohibitif, des auto-écoles.

— Le projet présente par ailleurs un certain nombre d'oublis :

- Aucun renforcement des limitations de vitesse n'est prévu; il conviendrait cependant de diminuer la vitesse maximale autorisée, tant en agglomération — à l'instar du Danemark, où la réduction de cette vitesse à 50 km à l'heure s'est accompagnée d'une diminution du nombre de tués de la route de 24 % — que sur les autoroutes;

- la présence d'un voyant lumineux rappelant à l'usager la nécessité de boucler sa ceinture devrait être rendue obligatoire;

- il y a lieu d'apporter plus de transparence à l'organisation du contrôle technique;

- étant donné l'augmentation des moyens qui seront mis à sa disposition, il conviendrait de modifier le statut de l'organisme ayant pour mission de promouvoir la sécurité routière (actuellement constitué en ASBL).

*
* *

— Un autre intervenant exprime des réticences quant au fait que le projet de loi donne une valeur

verleend aan gegevens die van automatische elektronische apparatuur afkomstig zijn.

Sommige van die apparaten blijken voldoende betrouwbaar te zijn, andere dan weer niet. Vooral het gebruik van radar is controversieel in verscheidene vreemde landen.

Ten eerste blijkt de technische betrouwbaarheid ervan soms te worden aangetast door een aantal externe factoren — aanwezigheid van een magnetisch veld, van radiozenders, het verkeer in de tegenrichting —; met name in Frankrijk hebben de rechtbanken de bewijskracht van door radar opgeleverde gegevens sterk betwijfeld.

In België blijkt de betrouwbaarheid van door radar bijeengebracht bewijsmateriaal nog meer te kunnen aangevochten worden, aangezien de ordehandhavers die het toestel moeten bedienen geen enkele specifieke opleiding krijgen; het handboek waarin de gebruiksvoorwaarden van radartoestellen worden uiteengezet, blijkt in elk geval niet tot de vaste uitrusting van de rijkswachtvoertuigen te behoren. De gebruiksvoorwaarden moeten absoluut nader worden aangegeven en meegedeeld aan de manschappen die radarapparatuur bedienen.

Het lid vraagt dat de handleiding voor de radartoestellen de Commissie wordt ter hand gesteld.

Voorts moet, gelet op de feitelijke beoordelingsbevoegdheid van de agenten van de ordehandhavers, de snelheidsbeperking worden aangepast en moet in een marge worden voorzien waarbinnen het overschrijden van die snelheidsbeperking wordt toegestaan.

— De mogelijkheden om beroep in te stellen voor de rechter moeten absoluut worden behouden.

— Gelet op de voornamelijk preventieve inslag die de stage van nieuwe bestuurders moet hebben, moet erop worden toegezien dat die stage niet al te gemakkelijk uitdraait op een intrekking zonder meer van het rijbewijs; vooral een positieve aanpak, zoals de verplichting opnieuw een examen af te leggen, moet worden bevorderd.

Voorts moet op het stuk van de examens het probleem van de scholingskosten extra onder de aandacht worden gebracht.

— Het gebruik van de autosnelwegen, die veiliger zijn dan gewone wegen, dient te worden aangemoedigd. Voorts zou men kunnen overwegen op de autowegen hogere snelheden toe te staan dan die welke door de huidige beperking worden opgelegd.

*
* *

Alvorens dieper in te gaan op een aantal reserves ten aanzien van verscheidene bepalingen van het ontwerp, herinnert een lid eraan dat de houding van de weggebruiker, als het om het besturen van een auto

probante à des éléments de preuve fournis par des appareils électroniques automatiques.

Si certains de ces appareils semblent avoir une fiabilité suffisante, il n'en va de même pour d'autres. L'emploi du radar en particulier fait l'objet d'une controverse dans plusieurs pays étrangers.

En premier lieu, sa fiabilité technique semble pouvoir être mise à mal par un certain nombre d'éléments — champs magnétiques, radios, sens des bandes de circulation... —; en France notamment, les tribunaux ont mis en cause la valeur probante des constatations fournies par le radar.

La fiabilité des éléments de preuve apportés par le radar paraît encore plus contestable en Belgique, car aucune formation spécifique n'est prévue pour les forces de l'ordre qui doivent utiliser l'appareil; le manuel qui devrait expliquer les conditions d'utilisation du radar ne semble en tout cas pas équiper les véhicules de la gendarmerie. Il est impératif que ces conditions d'utilisation soient précisées et communiquées aux utilisateurs.

Le membre demande que le manuel d'utilisation des radars soit communiqué à la Commission.

D'autre part, étant donné le pouvoir d'appréciation dont disposent, dans les faits, les agents des forces de l'ordre, il conviendrait d'adapter les limitations de vitesse en prévoyant une marge dans laquelle le dépassement de ces limitations serait autorisé.

— Il est essentiel que les possibilités de recours auprès du pouvoir judiciaire soient maintenues.

— Eu égard au caractère essentiellement préventif que doit revêtir le stage des nouveaux conducteurs, il convient de veiller à ce que l'issue n'en soit trop facilement le retrait pur et simple du permis; ce sont plutôt des procédures positives, comme l'obligation de se soumettre à un nouvel examen, qu'il importe de promouvoir.

En outre, en matière d'examens, il y a lieu d'être attentif au problème du coût de l'écologie.

— Il convient de favoriser l'utilisation des autoroutes, plus sûres que les routes ordinaires. L'autorisation sur le réseau autoroutier de vitesses supérieures à la limitation actuelle pourrait éventuellement être envisagée.

*
* *

En préambule à l'expression d'un certain nombre de réticences sur plusieurs des dispositions du projet, un autre membre rappelle qu'en matière de conduite automobile, l'attitude de l'usager est avant tout af-

gaat, in de eerste plaats een kwestie van opvoeding is. De verkeersopvoeding op school dient derhalve te worden verbeterd en de sensibiliseringscampagnes moeten worden voortgezet. Alhoewel het lid het eens is met de inspanningen van de Minister voor efficiëntere rijlessen, betreurt hij toch dat uit de bepalingen van het ontwerp blijkt dat het bestraffend element daarbij als drijvende kracht zou moeten dienen.

Een degelijke aanpassing van het wegennet blijft van essentieel belang voor het voorkomen van ongevallen. Op dat gebied zijn nog verbeteringen noodzakelijk aangezien er nog 600 « zwarte punten » bestaan. In het raam van de federalisering van de desbetreffende bevoegdheden dient een comité te worden opgericht waarin ook de gewestelijke, provinciale en gemeentelijke instanties inspraak hebben en dat de diverse betrokken autoriteiten moet helpen bij de ontwikkeling van hun beleid.

Ten slotte verwondert het spreker dat zowel in de memorie van toelichting als in de inleiding systematisch verwezen wordt naar buitenlandse studies die uitgaan van situaties die in feite niet altijd gelijkenis vertonen met de Belgische toestanden.

— De eerste reserve van het lid op een aantal bepalingen van het ontwerp houdt verband met het bewijsmiddel voor de overtredingen van de voorgestelde reglementering inzake alcoholgehalte : niettegenstaande de kwaliteit van de meetapparaten, waarvan men niet kan loochenen dat zij een snel en derhalve praktisch middel zijn om de overtredingen vast te stellen, lijkt het toch wenselijk dat al wie zulks wenst, de mogelijkheid behoudt een bloedproef te vragen. Op die manier zou men de zekerheid hebben dat de rechten van de verdediging gewaarborgd zijn.

Ofschoon het voorts een positief element is dat het ontwerp ook het rijden in een toestand die gelijkenis vertoont met die van het rijden onder invloed van alcohol, strafbaar wil stellen — bijvoorbeeld het rijden onder invloed van drugs of geneesmiddelen — verdient het toch aanbeveling dat die maatregel vergezeld gaat van een betere voorlichting over de neveneffecten van sommige geneesmiddelen : in de bijsluiters zou dat gevaar op een zeer leesbare en duidelijke wijze moeten worden aangegeven.

— De invoering van het rijbewijs met een puntensysteem is in principe een positief initiatief. De voorgestelde methode, die erin bestaat in de wet alleen de algemene lijnen van het systeem aan te geven en de afronding ervan achteraf volledig bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit te regelen, lijkt het lid evenwel voor kritiek vatbaar.

Het zou beter zijn dat de wetgever de manier waarop dat rijbewijs met punten praktisch werkt, zou vaststellen naar het voorbeeld van de procedure die op dat vlak in Frankrijk gevolgd werd.

— Er moet nog meer voorbehoud worden gemaakt bij de oprichting, op het Ministerie van Verkeers-

faire d'éducation. Il y a dès lors lieu de renforcer l'éducation routière à l'école. De même, il faut poursuivre les campagnes de sensibilisation. L'intervenant souscrit par ailleurs à la volonté du Ministre de rendre plus performant l'apprentissage de la conduite, mais déplore que, au travers des dispositions du projet en la matière, le moteur de ce renforcement de l'apprentissage soit l'élément répressif.

D'une manière plus générale, l'aménagement approprié de la voirie demeure fondamental dans la prévention des accidents. En ce domaine, une amélioration reste nécessaire, puisque subsistent 600 points noirs. Dans le cadre de la fédéralisation des compétences relatives à cette matière, il convient de constituer un comité où seraient également impliqués les pouvoirs régionaux, provinciaux et communaux, de manière à aider les différentes autorités concernées à développer les politiques requises.

Enfin, l'intervenant s'étonne de ce que, tant dans l'exposé des motifs que dans l'exposé introductif, il ait été fait systématiquement référence à des études étrangères fondées sur des situations qui ne sont en fait pas toujours semblables à la situation belge.

— La première des réticences exprimées par l'orateur sur certaines des dispositions du projet porte sur le moyen de la preuve en ce qui concerne les infractions à la réglementation proposée en matière de taux d'alcoolémie : quelles que soient les qualités des éthylomètres, dont on ne peut nier qu'ils constituent un moyen rapide, et dès lors pratique, d'établir les infractions, il apparaît souhaitable de maintenir, pour celui qui le demande, la possibilité de faire procéder par prise de sang, afin d'avoir la certitude que les droits de la défense soient assurés.

D'autre part, s'il est positif que le projet rende également punissable le fait de conduire dans un état analogue à celui de l'imprégnation alcoolique, par exemple sous l'influence de drogue ou de médicaments, il convient d'accompagner cette mesure d'une meilleure information sur les effets secondaires de certains médicaments : ces derniers doivent notifier ce danger de manière particulièrement lisible et visible.

— L'instauration d'un permis à points constitue une initiative positive, dans son principe. La méthode proposée, qui consiste à ne tracer dans la loi que le cadre général du système dont la mise au point se ferait entièrement par voie d'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, apparaît par contre critiquable.

Il serait souhaitable que le législateur règle les modalités du permis à points, à l'instar de la procédure qui a été suivie en France.

— Des réserves encore plus nettes doivent être marquées en ce qui concerne l'établissement au sein

wezen, van een centraal bestand van de verkeersover-tredingen.

De invoering van een wet die de persoonlijke levenssfeer beschermt, vormt in elk geval een noodzakelijke voorwaarde voor de invoering van een dergelijk bestand. De bepaling van het ontwerp waar-bij men de toegang tot de gegevens van het centraal bestand van de verkeersover-tredingen wil beperken, biedt immers een geringere bescherming van de per-sonlijke levenssfeer dan wat thans voor het strafre-gister geldt. Streng deontologische voorschriften zijn dan ook essentieel en dat moet gebeuren binnen een groter geheel van een wet die de persoonlijke levenssfeer beschermt.

— Zelfs al kan men met het beginsel van de invoer-ing van een stage voor nieuwe bestuurders in-stemmen, toch moet eenzelfde voorbehoud worden gemaakt als voor het rijbewijs met punten. Ook op dit vlak moet de wet voldoende precies zijn, niet alleen om het principe, maar ook om de toepassingsmaatre-gelen van het rijbewijs met punten te regelen.

Bovendien moet men erop toezien dat de voor-gestelde beperkingen voor de bestuurders in de stage-periode geen aanleiding geven tot grote verschillen tussen de onderscheiden groepen jongeren, zoals ste-delingen die beschikken over andere vervoermidde-len tegenover jongeren op het platteland die daarvan verstoken blijven, of de beperking op de uitstapjes tijdens het weekend die alleen voor de jonge Belgen gelden, terwijl jonge buitenlanders in de grensgebie-den ongestraft kunnen rondrijden.

— Het gebruik van automatische elektronische apparatuur die de voertuigen kan identificeren, mag niet leiden tot de invoering van een toezicht op de reizen van alle burgers.

3. *Kritiek op de filosofie van het ontwerp*

Bij wijze van inleiding verklaart een spreker dat, gezien het repressieve karakter van de beoogde maatregelen, men er zich moet van vergewissen of de publieke opinie wel degelijk van de draagwijdte van die maatregelen op de hoogte is en er in ruime mate mee zal instemmen. Indien zou worden vastgesteld dat een dergelijke consensus bij de publieke opinie niet bestaat, kan het Parlement het onderhavige ontwerp onmogelijk goedkeuren.

De door de Regering gekozen methode om de verkeersveiligheid te bevorderen geeft volgens de-zelfde spreker toch wel aanleiding tot enige commen-taar :

1) uit het ontwerp blijkt duidelijk een zekere voor-ingenomenheid ten opzichte van individuele trans-portmiddelen.

De formulering van de memorie van toelichting geeft blijk van die vooringenomenheid, waardoor de objectiviteit van de in het ontwerp verstrekte infor-

du Ministère des Communications d'un fichier central des infractions de roulage.

En tout état de cause, la mise en place d'une législation réglant la protection de la vie privée consti-tue une condition indispensable à l'instauration d'un tel fichier. La disposition du projet visant à limiter l'accès aux données du fichier central des infractions offre en effet une protection de la vie privée inférieure à celle que présente à l'heure actuelle le casier judiciaire. Un code de déontologie strict est dès lors primordial, et il doit s'inscrire dans le cadre général d'une législation protégeant la vie privée.

— Si l'on peut souscrire au principe de l'instaura-tion d'un stage pour les nouveaux conducteurs, des réserves similaires à celles exprimées en matière de permis à points doivent être formulées. Ici aussi, il est donc impératif que la législation soit assez précise pour organiser non seulement le principe, mais aussi les mesures d'application du permis à points.

En outre, il conviendra de veiller à ce que les restrictions envisagées pour les conducteurs en stage n'entraînent pas de distortions entre les différentes catégories de jeunes : citadins disposant de solutions de transport de remplacement et ruraux n'en dis-posant pas, ou restrictions mises aux déplacements des seuls jeunes Belges durant les week-ends, alors que, dans les régions frontalières, on verrait les jeunes étrangers effectuer ces déplacements impunément.

— Il ne faudrait pas que le recours à des appareils électroniques automatiques susceptibles d'identifier les véhicules permette d'établir une surveillance sur les déplacements de l'ensemble des citoyens.

3. *Critiques portant sur la philosophie même du projet*

Un intervenant déclare en préambule que, étant donné le caractère répressif des mesures projetées, il convient de s'assurer que l'opinion publique a bien été mise au courant de leur étendue et qu'elle y donne largement son adhésion. A défaut de la constatation d'un tel consensus au sein de l'opinion publique, il serait impensable que le Parlement approuve le présent projet.

La méthode retenue par le Gouvernement pour accroître la sécurité routière inspire au même interve-nant un certain nombre d'observations :

1) le projet témoigne d'un parti pris d'hostilité vis-à-vis des moyens de transport individuel.

La formulation même de l'exposé des motifs traduit ce parti pris d'hostilité, qui fait naître des doutes quant à l'objectivité des informations et données sta-

matie en de statistische gegevens in twijfel kan worden getrokken. Het hele ontwerp is bijna uitsluitend een poging om het gedrag van de weggebruiker aan de kaak te stellen. Meteen in het begin is al duidelijk dat die weggebruiker « ongetwijfeld een sleutelrol in de veilige afwikkeling van het verkeer speelt » (Stuk n° 1062/1, blz. 2).

Bovendien kan de manier waarop men het gedrag van de verkeersdeelnemer wil wijzigen bijna als behaviourisme worden beschouwd.

De Commissie zou dan ook beter het advies van onafhankelijke experts inwinnen en dient bovendien over meer gedetailleerde gegevens te beschikken. Zo houden de vermelde statistieken geen rekening met het verschil tussen overdreven snelheid, enerzijds, en het overschrijden van de maximumsnelheid, anderzijds. Welnu, de opgelegde snelheidsbeperkingen zijn niet altijd terecht (cf. infra 3)).

2) De techniek is deze van regelgeving via bijzondere machten.

De Regering wil vooral in verband met het invoeren van een rijbewijs met punten en het oprichten van een centraal bestand van de verkeersovertredingen aan het Parlement de bevoegdheid vragen om de hele opzet van het systeem bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit te regelen (cf. art. 5 van het ontwerp). Een dergelijke techniek kan worden vergeleken met die van de bijzondere machten, terwijl het toch om belangrijke bepalingen gaat die het dagelijkse leven van de burgers kunnen beïnvloeden.

Bovendien doet een techniek waarbij de informatie wordt gezuiverd die een Minister bij het bekendmaken van zijn bedoelingen inzake verkeersveiligheid heeft gebruikt, de nodige vragen rijzen in verband met de draagwijdte van de beslissingen die naderhand bij koninklijk besluit zullen worden genomen.

3) Een vereenvoudigde reglementering wordt zelfs niet overwogen.

Blijkbaar kan de veiligheid op de wegen enkel worden verhoogd via een louter repressief beleid dat enkel de weggebruiker viseert. De bestaande onveiligheid is evenwel ook te wijten aan het onaangepaste verkeersmilieu en de al te complexe reglementering. Aangezien bepaalde reglementeringen systematisch met voeten worden getreden, kan men zich terecht afvragen of ze wel gegrond zijn. Daaraan wordt in het ontwerp evenwel niet gedacht. Men kan zich dan ook afvragen of de betrokken overheden zich wel behoorlijk van hun taak kwijten.

Dat gevoel van ongerustheid wordt trouwens aangescherpt door het koppige voortbestaan van de 600 zwarte punten op de Belgische wegen.

4) De rechten van de verdediging worden niet in acht genomen.

Aangezien sommige sancties automatisch worden toegepast, kunnen de rechten van de verdediging niet worden uitgeoefend. Intrekking van een rijbewijs zou dan ook alleen maar door een rechter mogen worden uitgesproken.

tistieken mentioned. Tout vise à mettre quasi exclusivement en cause le comportement de l'usager de la route, dont il est affirmé d'emblée qu'il « joue incontestablement un rôle clef dans la sécurité du trafic » (Doc. n° 1062/1, p. 2).

D'autre part, la manière dont on se propose de modifier le comportement de l'usager peut être qualifiée de quasi behavioriste.

Il conviendrait que la Commission procède à l'audition d'experts indépendants et qu'elle puisse disposer de données plus affinées. Ainsi, les statistiques communiquées ne tiennent pas compte de la différence entre vitesse excessive et dépassement de la vitesse autorisée. Or, les limitations de vitesse imposées ne sont pas toujours justifiées (voir ci-après, 3)).

2) La technique est celle de la réglementation « par pouvoirs spéciaux ».

Principalement en ce qui concerne l'instauration du permis à points et d'un fichier central des infractions de roulage, le Gouvernement demande au Parlement une habilitation à régler l'ensemble de la conception du système par voie d'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres (cf. l'article 5 du projet). Cette technique peut se comparer à celle des pouvoirs spéciaux, alors qu'il s'agit de dispositions importantes, susceptibles d'influencer la vie quotidienne des citoyens.

En outre, la technique qui consiste à distiller l'information, qu'a utilisée le Ministre pour faire connaître ses intentions en matière de politique de sécurité routière, inspire des craintes quant à la portée des décisions qui seront prises ultérieurement par voie d'arrêté royal.

3) La simplification de la réglementation n'est même pas envisagée.

L'amélioration de la sécurité routière n'est conçue qu'à travers une politique exclusivement répressive, visant le seul usager. Or, l'insécurité actuelle est également causée par le caractère inadéquat de l'environnement routier et par la complexité excessive de la réglementation. Devant le non-respect systématique de certaines réglementations, il est en effet permis de s'interroger sur leur bien-fondé. Cette voie n'est cependant pas envisagée dans le projet. On peut dès lors se demander si les pouvoirs publics assument correctement les responsabilités qui sont les leurs.

Cette inquiétude est d'ailleurs renforcée par la persistance de l'existence, sur les routes belges, de six cents points noirs.

4) Les droits de la défense ne seront pas respectés.

Le caractère automatique d'un certain nombre des sanctions prévues ne permet pas aux droits de la défense de s'exercer. Il conviendrait que la déchéance du droit de conduire ne puisse être prononcée qu'à l'appréciation du juge.

B. Antwoorden van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen

1. *Het repressieve karakter van de voorgestelde bepalingen*

Gezien het grote aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers is het de plicht van de overheid om daartegen te reageren.

Men kan er niet omheen dat maatregelen ter zake onvermijdelijk voor de weggebruikers bepaalde beperkingen met zich zullen brengen. Ook vroeger verweten sommigen dat de individuele vrijheid aan banden werd gelegd toen nieuwe voorschriften (verlaging van het strafbaar alcoholgehalte, het verplicht dragen van de veiligheidsgordel vooraan in het voertuig, snelheidsbeperkingen, invoering van een examen voor het verkrijgen van het rijbewijs, invoering van de zware verkeersovertredingen), werden voorgesteld. In de praktijk is evenwel onomstotelijk gebleken dat die maatregelen een gunstige invloed hebben gehad.

Bovendien zijn de in het ontwerp voorgestelde diverse reglementeringen in ruime mate ingegeven door een groot aantal voorbeelden uit wel zeer democratische landen.

De Minister merkt voorts op dat het beleid inzake verkeersveiligheid nog andere aspecten omvat dan die welke bij de bespreking aan bod zijn gekomen. Die aspecten vergen evenwel geen wetswijziging of behoren niet tot zijn bevoegdheid (infrastructuur). De aan het Parlement voorgelegde tekst geeft dus maar één aspect van het Regeringsbeleid inzake verkeersveiligheid weer.

2. *Rijden onder invloed*

Een alcoholgehalte van 0,5 gram per liter bloed kan misschien bevorderlijk zijn voor een gezellige sfeer, maar toch hebben een groot aantal studies bewezen dat het betrekkelijk ongevalsrisico vanaf die limiet aanzienlijk toeneemt.

De verlaging van het strafbare alcoholgehalte tot het voorgestelde niveau is des te meer gerechtvaardigd daar aldus rekening gehouden wordt met het desbetreffende voorstel van richtlijn van de Europese Gemeenschappen en met de in dat verband door het Europees Parlement aangenomen resolutie.

Overigens is het juist dat het bloedalcoholgehalte afhangt van een aantal factoren en dat de hoeveelheid verbruikte alcohol derhalve bij alle personen niet helemaal hetzelfde effect heeft. Het ligt niettemin voor de hand dat men niet kan denken aan een wetgeving « à la carte ».

Op het vlak van de bestraffing wordt een onderscheid gemaakt naargelang het alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 gram per liter bloed bedraagt of 0,8 gram overschrijdt ten einde op een objectieve manier met de

B. Réponses du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications

1. *Le caractère répressif des dispositions proposées*

Devant l'importance du nombre d'accidents de la route et du nombre de victimes, il est du devoir des autorités de réagir.

Force est de constater que la prise de mesures entraînera inévitablement pour les usagers certaines restrictions. L'accusation d'entraver la liberté individuelle a été également exprimée dans le passé, lorsque des dispositions nouvelles (abaissement du taux punissable d'imprégnation alcoolique, obligation de porter la ceinture de sécurité à l'avant du véhicule, limitations de vitesse, instauration d'un examen pour l'obtention du permis de conduire, introduction des infractions graves) ont été proposées. A l'usage, toutefois, l'effet positif de ces mesures est apparu incontestable.

Les différentes réglementations proposées dans le projet s'inspirent en outre largement de nombreux exemples étrangers, observés dans des pays parfaitement démocratiques.

Le Ministre fait par ailleurs observer que la politique en matière de sécurité routière comporte d'autres aspects que ceux représentés à travers le projet en discussion, mais que ces autres aspects ne nécessitent pas de modification législative ou ne sont pas de sa compétence (infrastructure). Le texte soumis au Parlement ne reflète donc que l'une des facettes de la politique de sécurité routière menée par le Gouvernement.

2. *L'alcool au volant*

Si un taux d'imprégnation alcoolique de 0,5 g par litre de sang est susceptible de placer l'intéressé dans une atmosphère de convivialité, de nombreuses études ont cependant établi que le risque relatif d'accident augmente de manière importante à partir de cette limite.

L'abaissement du taux punissable à ce niveau se justifie d'autant plus qu'il est ainsi tenu compte du projet de directive des Communautés européennes en la matière et de la résolution adoptée par le Parlement européen à ce sujet.

Il est par ailleurs exact que le taux d'imprégnation alcoolique dépend d'un certain nombre de facteurs et que la quantité d'alcool consommée n'a dès lors pas des effets identiques sur tous les individus. Il est cependant évident que l'on ne peut mettre en place une législation « à la carte ».

En matière de sanctions, une distinction est établie selon que le taux d'alcool est compris entre 0,5 et 0,8 g par litre de sang ou qu'il dépasse 0,8 g, de façon à prendre objectivement en compte des situations

uiteenlopende situaties rekening te houden. Tussen 0,5 en 0,8 gram dienen de straffen eerder als waarschuwing.

De betrouwbaarheid van de elektronische apparatuur om het alcoholgehalte te meten, werd door iedereen onderstreept. De enige vraag die kan worden gesteld, heeft betrekking op de methode om het eerste meetresultaat te bevestigen: hetzij door een tweede meting uit te voeren met een elektronische ademanalysator, hetzij door een andere methode te gebruiken om het tegenbewijs te leveren. De buitenlandse wetten lopen uiteen wat de werkwijze betreft. Het wetsontwerp stelt een procedure in twee fasen voor: de ademtest die ter plekke met behulp van een elektronisch apparaat uitgevoerd wordt en waaruit blijkt dat elke liter uitgeademde lucht ten minste 0,22 mg alcohol bevat, zou worden gevolgd door een ademanalyse die met een ander apparaat in de gebouwen van de ordediensten verricht wordt.

3. *Stage voor nieuwe bestuurders*

Sommigen hadden het over een beperking van de vrijheid om zich te verplaatsen, maar die maatregel is vóór alles van preventieve aard.

Het doel van de stage is de nieuwe bestuurders op progressieve wijze een voorzichtig en adequaat rijgedrag bij te brengen in alle verkeersomstandigheden en in het bijzonder in moeilijke situaties.

Het fundamentele begrip is dus opleiding.

De ongevalsstatistieken tonen immers aan dat de jonge bestuurders te vaak betrokken zijn bij ongevallen die zij zelf alleen hebben veroorzaakt. Zulks bewijst overduidelijk dat zij als gevolg van hun onervarenheid het voertuig onvoldoende onder controle hebben.

Sommige sprekers hadden kritiek bij het feit dat met een kaderwet wordt gewerkt. Toch past die werkwijze in de geest van de huidige wet, die stelt dat talrijke bepalingen bij koninklijk besluit kunnen worden uitgevoerd.

Het is niet uitgesloten dat het Franse voorbeeld wordt nagevolgd en dat de mogelijkheden inzake rijopleiding verruimd worden. De wet dient overigens niet gewijzigd te worden indien in voorkomend geval een vervroegde opleiding wordt ingevoerd.

Inzake de voorgestelde beperkingen in het raam van de stage is het overdreven te stellen dat de verplaatsingsvrijheid van de jongeren belemmerd wordt. Zij verplaatsen zich in elk geval lang vóór ze de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt en tot zolang vinden ze wel een andere oplossing dan het besturen van een wagen. De voorgestelde beperkingen zijn ten slotte niet cumulatief.

4. *Rijbewijs met punten*

Een dergelijke regeling bestaat al in verschillende buurlanden en moet de preventie van de zware ver-

driffenties. Entre 0,5 et 0,8 g, les sanctions ont plutôt valeur d'avertissement.

En ce qui concerne les appareils électroniques destinés à contrôler l'alcoolémie, leur fiabilité a été unanimement soulignée. La seule question susceptible de se poser concerne la méthode à retenir pour la confirmation du premier résultat mesuré: soit en procédant à une deuxième mesure effectuée par un analyseur d'haleine électronique, soit en changeant de méthode pour l'épreuve contraire. Les législations étrangères diffèrent ici quant à la voie choisie. Le projet de loi propose une procédure en deux phases, au cours de laquelle le test de l'haleine, effectué sur le lieu du contrôle au moyen d'un appareil électronique, qui aurait fait apparaître une imprégnation alcoolique d'au moins 0,22 mg par litre d'air expiré, sera suivi d'une analyse de l'haleine au moyen d'un autre appareil dans les locaux des forces de l'ordre.

3. *Le stage des nouveaux conducteurs*

D'aucuns ont parlé de limitation mise à la liberté de déplacement, mais cette mesure a un caractère essentiellement préventif.

Le but de ce stage est d'amener les nouveaux conducteurs à acquérir progressivement un comportement prudent et adéquat dans toutes les conditions de circulation et particulièrement dans les situations difficiles.

La notion fondamentale est donc celle de l'apprentissage.

Les statistiques d'accidents montrent en effet que les jeunes conducteurs sont trop souvent impliqués dans des accidents où ils sont seuls en cause, ce qui témoigne à l'évidence d'un manque de contrôle du véhicule, dû à l'inexpérience.

La procédure de la loi-cadre, critiquée par certains intervenants, s'intègre en fait dans la philosophie qui est celle de la loi actuelle, laquelle prévoit, pour de nombreuses dispositions, une mise en œuvre par arrêtés royaux.

Il n'est pas exclu de suivre l'exemple français et d'élargir les possibilités d'apprentissage de la conduite. L'instauration, le cas échéant, d'un apprentissage anticipé, ne nécessiterait d'ailleurs pas de modification de la législation.

En ce qui concerne les restrictions envisagées dans le cadre du système de stage, il est excessif de parler d'entrave à la liberté de se déplacer des jeunes, dès lors que ces derniers se déplacent de toute manière bien avant d'avoir atteint l'âge de 18 ans et trouvent, à ce moment, une solution de rechange à la conduite d'une voiture. Enfin, les restrictions prévues ne sont pas cumulatives.

4. *Le permis à points*

Ce système, qui a déjà cours dans plusieurs des pays voisins, vise à améliorer la prévention des infrac-

keersovertredingen verbeteren en meer in het bijzonder recidive voorkomen.

Uit dat oogpunt lijkt de regeling van het rijbewijs met punten verkieslijker dan een tijdelijk rijbewijs omdat het voor alle bestuurders zonder onderscheid geldt.

Er wordt aan gedacht de overtredingen en de eraan gekoppelde punten na een periode van vijf jaar te schrappen. Ook wordt de mogelijkheid bestudeerd om punten terug te winnen door het volgen van lessen in verkeersveiligheid.

Er zij opgemerkt dat de Raad van State inzake de wettelijke grond van de regeling geen enkele opmerking heeft geformuleerd.

De overtredingen en de eventueel bijhorende schorsing van het rijbewijs mogen alleen in het centraal bestand van de overtredingen worden genoteerd indien een boete werd betaald of er een in kracht van gewijsde gegane veroordeling is geweest. Op die wijze wordt de rechtszekerheid gewaarborgd.

5. Vaststelling van overtredingen met automatische elektronische apparatuur

De Minister verklaart dat hij openstaat voor alle suggesties die eventuele misbruiken inzake de bescherming van de privacy kunnen helpen voorkomen.

Het gebruik van dat soort toestellen verhoogt de doeltreffendheid van de controle, aangezien de ordediensten nutteloos werk wordt bespaard.

Op de mededeling van een lid dat de radars onvoldoende betrouwbaar zouden zijn, antwoordt de Minister dat er aan de Rijkswacht richtlijnen zullen worden gevraagd.

6. Bijzonderheden

— Autoreclame en aanzetting tot snel rijden :

De Minister brengt in herinnering dat hij aan de autoconstructeurs een verbintenisakte heeft voorgesteld waarin zij zich ertoe verbinden onder meer de snelheid niet als reclameargument te gebruiken en bovendien elke berichtgeving over agressief rijgedrag zonder eerbied voor andere weggebruikers achterwege te laten.

— Bescherming van de fietsers :

Een aantal maatregelen zijn in voorbereiding.

— Wat de invoering van een risicoaansprakelijkheid betreft, verklaart de Minister dat hij hierover contact zal opnemen met zijn bevoegde collega's in de Regering.

— Invoering van flexibele snelheidsbeperkingen :

Een dergelijke flexibiliteit van de toegelaten maximumsnelheid zal waarschijnlijk ooit wel haalbaar zijn, maar op dit ogenblik beschikken we nog niet over de apparatuur om ze in te voeren.

tions graves de roulage et, plus particulièrement, à prévenir leur récidive.

Dans cette optique, la procédure du permis à points apparaît préférable à celle du permis temporaire, qui s'applique indistinctement à l'ensemble des conducteurs.

On envisage l'effacement des infractions et des points y afférents après un délai de cinq ans. La possibilité de regagner des points en suivant un cours de sécurité routière est également à l'étude.

Il convient de noter que le Conseil d'Etat n'a formulé aucune observation quant à la base juridique de ce système.

L'inscription des infractions au fichier central des infractions et la suspension du droit de conduire qui, le cas échéant, peut en être la conséquence, ne peuvent avoir lieu que lorsque ces infractions ont fait l'objet d'un paiement ou d'un jugement définitif. Cette procédure garantit la sécurité juridique.

5. La constatation des infractions par des appareils électroniques automatiques

Le Ministre se déclare ouvert aux suggestions permettant de prévenir d'éventuels abus qui pourraient naître en matière de protection de la vie privée.

Le recours à ce type d'appareils répond à un souci d'efficacité, un travail inutile étant ainsi épargné aux forces de l'ordre.

En ce qui concerne les déficiences signalées par un membre en matière de fiabilité des radars, le Ministre déclare que des directives seront demandées à la Gendarmerie.

6. Points particuliers

— La publicité automobile et l'incitation à la vitesse :

Le Ministre rappelle qu'il a proposé aux constructeurs des marques automobiles un acte d'engagement à — entre autres — renoncer à argumenter sur la vitesse et à bannir toute description d'un comportement agressif ou non respectueux des autres usagers de la route.

— La protection des cyclistes :

Des mesures sont en préparation.

— En ce qui concerne l'instauration d'une responsabilité liée aux risques, le Ministre déclare qu'il prendra contact avec ses collègues compétents du Gouvernement.

— L'instauration d'un système de limitations de vitesse flexibles :

Une telle flexibilité, correspondant à une meilleure adaptation de la vitesse, sera sans doute possible un jour mais, à l'heure actuelle, on ne dispose pas encore de l'appareillage qui permettrait de l'organiser.

— Alternatieven : bestraffing of opvoeding ?

Wie beide mogelijkheden als alternatieven voorstelt, begaat een vergissing. Het ene hoeft het andere immers niet uit te sluiten. Integendeel, beide oplossingen vullen elkaar aan. Zo zijn sensibiliseringscampagnes best nuttig, maar is het fout te geloven dat zij enig effect kunnen ressorteren als ze niet aan een zekere angst voor de rijkswachters zijn gekoppeld. Er moet bovendien een bepaalde onzekerheid aanwezig zijn, wat meteen het begrip pakkans introduceert.

Tot slot wordt ten onrechte beweerd dat zij die het grootste aantal kilometers rijden, meest kans op bestraffing hebben, omdat zij statistisch gezien het meeste gevaar lopen te worden gepakt. Wie meest rijdt, zou immers ook de beste chauffeur moeten zijn.

V. — HOORZITTINGEN

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 23, 1, van het Reglement, heeft de Commissie een aantal deskundigen gehoord (cf. supra : I. — Procedure).

Drie van die deskundigen waren lid van het wetenschappelijk comité dat op verzoek van de interministeriële werkgroep die de wijziging van de wetgeving over de nieuwe procedure voor het bepalen van het alcoholgehalte heeft voorbereid, vergelijkende metingen van de alcoholconcentraties in de adem en in het bloed hebben uitgevoerd : dr. ir. L. De Brabander (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid), voorzitter van het Comité, dr. N. Van Laethem-Meurée (centraal laboratorium van het Ministerie van Economische Zaken) en professor R. Gillet.

Volgende deskundigen namen eveneens aan die hoorzitting deel : dr. Brahy (Institut médico-légal van Luik), dr. Hooft (Katholieke Universiteit - Leuven) en professor Schepens (Universitaire Instelling - Antwerpen).

*
* *

De hoorzitting werd ingeleid door dr. ir. De Brabander en dr. Van Laethem-Meurée.

Dr. ir. De Brabander bracht in zijn uiteenzetting verslag uit over de activiteiten van het wetenschappelijk Comité zoals deze in punt 5.5.3.2. van de inleiding van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen werden voorgesteld (cf. supra II).

Hij demonstreerde eveneens de werking van twee toestellen voor ademanalyse (alcoholmeters), twee van de meest recente toestellen die thans op de markt zijn te vinden.

Dr. Van Laethem-Meurée herinnerde eraan dat de bij het wetenschappelijk comité bestelde studie een tweevoudig doel had :

- 1) de vaste verhouding tussen het bloedalcoholgehalte en het adenalcoholgehalte aantonen (of nagaan);
- 2) de betrouwbaarheid van de ademanalyse-apparaten onderzoeken. Een objectieve beoordeling van de diverse gebruikte methodes vereist dat rekening

— L'alternative répression ou éducation ?

Il est erroné de présenter ces deux propositions comme une alternative : en fait, elles ne s'excluent pas mutuellement, mais doivent au contraire se compléter. Ainsi, les campagnes de sensibilisation ont un rôle à jouer, mais ce serait un leurre de croire qu'elles peuvent le jouer en l'absence d'un sentiment de peur du gendarme. Il faut en outre que soit présent un élément d'incertitude, qui amène la notion de risque de se faire prendre.

Enfin, c'est à tort que l'on déclare particulièrement pénalisés ceux qui roulent le plus, parce que statistiquement davantage exposés au risque de se faire prendre : en fait, ceux qui conduisent le plus devraient aussi être ceux qui conduisent le mieux.

V. — AUDITIONS

Conformément aux dispositions de l'article 23, 1, du Règlement, la Commission a procédé à l'audition d'experts (voir ci-avant : I. — Procédure).

Trois d'entre eux étaient membres du Comité scientifique qui, à la demande du groupe de travail interministériel ayant préparé la modification de la législation concernant la nouvelle procédure pour la constatation du taux d'alcoolémie, avait procédé à des mesurages comparatifs des concentrations d'alcool dans l'haleine et dans le sang : M. L. De Brabander (Institut belge pour la sécurité routière), président de ce Comité, Mme N. Van Laethem-Meurée (laboratoire central du Ministère des Affaires économiques) et le professeur R. Gillet.

Ont également participé à cette audition : le Dr Brahy (Institut médico-légal - Liège), le Dr Hooft (Katholieke Universiteit - Leuven) et le professeur Schepens (Universitaire Instelling - Antwerpen).

*
* *

L'audition a été introduite par des exposés de M. De Brabander et de Mme Van Laethem-Meurée.

M. De Brabander a rendu compte des activités du Comité scientifique, telles que présentées au point 5.5.3.2. de l'exposé introductif du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications (voir ci-avant).

Il a par ailleurs procédé à une démonstration de l'utilisation de deux analyseurs d'haleine (éthylomètres), parmi les appareils les plus récemment proposés sur le marché.

Mme Van Laethem-Meurée a rappelé que le but de l'étude demandée au Comité scientifique était double :

- 1) établir (ou vérifier) la corrélation existant entre le taux d'alcool dans le sang et celui dans l'haleine;
- 2) étudier les performances des analyseurs d'haleine en matière de fiabilité. L'évaluation objective de la fiabilité des diverses méthodes mises en jeu

wordt gehouden met de volgende gegevens : de specificiteit van de methode, de gevoeligheid voor de aange troffen concentraties, het reproduceerbaarheidspercentage alsmede het gebruiksgemak van de methode.

Uit een methodologisch oogpunt werden het bloed-alcoholgehalte en ademalcoholgehalte bij elf vrijwilligers op diverse ogenblikken van de alcohol-absorptie en -eliminatiecurve gelijktijdig gemeten.

Om het meest aannemelijke bloedalcoholgehalte te verkrijgen, heeft men voor elk bloedmonster ofwel de via de officiële methode in twee erkende labs verkregen waarden, en de via een andere methode, met name de gaschromatografie met FID-detectie verkregen waarden met elkaar vergeleken. De aan een analyse in één laboratorium en aan één methode verbonden fouten moesten kost wat kost worden vermeden. Bij elke vrijwilliger heeft men drie over de eliminatiefase gespreide analyses verricht.

Voor de ademanalyse is het ademalcoholgehalte bij elke vrijwilliger om de 15 minuten gemeten met 4 analyse-apparaten van verschillende merken. Dank zij het grote aantal meetpunten kan met die methode de standaardafwijking voor elk apparaat worden gemeten en via regressie de meest waarschijnlijke volledige curve worden vastgesteld. Doel daarvan is de met de verschillende apparaten verkregen meetresultaten met elkaar te kunnen vergelijken.

Voor de bloedanalyses heeft het wetenschappelijk team kunnen vaststellen dat er door de band genomen geen stelselmatig verschil was tussen de resultaten van verschillende laboratoria die via verschillende methodes waren verkregen. De spreiding van de resultaten geeft een schommeling van 10 % rond de verkregen waarden aan.

De resultaten van de ademanalyse hebben aangetoond dat de standaardafwijking van elk apparaat zowat 0,010 tot 0,015 mg/l bedraagt. Rond de spilwaarde van 0,35 mg/l betekent zulks ongeveer 3 tot 5 % van de gemeten waarde. Daarbij zij opgemerkt dat de afwijking tussen de gemiddelde waarden die door de verschillende apparaten op een gegeven ogenblik worden aangegeven, van dezelfde grootte is. Van belang is eveneens dat de apparaten werden gebruikt zoals ze door de producenten werden geleverd, dus zonder ze vooraf te ijken.

Voor elke vrijwilliger beschikt men derhalve over drie dubbele waarden (bloedalcohol/ademalcohol). Daardoor is het mogelijk de factoren van de vaste verhouding tussen beide gegevens te berekenen. Men constateert dat voor wat het alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 g/l bloed betreft, die factor tussen 2 000 en 2 660 schommelt, met een belangrijke waarschijnlijkheidspiek op 2 330. Het is dus aannemelijk dat een bloedalcoholgehalte van 0,8 g/l overeenstemt met een ademalcoholgehalte van 0,30 tot 0,40 mg/l, naargelang van het individu. Als gemiddelde spil mag redelijkerwijze 0,35 mg/l worden gehanteerd.

Daaruit kan men besluiten dat de genoteerde resultaten bevestigen wat tal van internationale studies

nécessite la prise en compte des données suivantes : la spécificité de la méthode, la sensibilité aux concentrations susceptibles d'être rencontrées, le taux de reproductibilité ainsi que la facilité de mise en œuvre de la méthode.

Du point de vue méthodologique, les taux d'alcool dans le sang et dans l'haleine ont été mesurés simultanément chez onze volontaires à divers moments de la courbe d'absorption et d'élimination de l'alcool.

Pour obtenir la valeur de teneur en alcool dans le sang la plus pausable possible, on a comparé, pour chaque échantillon, les valeurs obtenues soit par la méthode officielle dans deux laboratoires expérimentés, soit par une autre méthode, à savoir la chromatographie en phase gazeuse avec détection FID. Il fallait à tout prix éviter les erreurs liées à l'analyse effectuée dans un seul laboratoire et grâce à une seule méthode. Pour chaque volontaire, on a procédé à 3 analyses réparties dans la phase d'élimination.

Concernant les analyses d'haleine, on a mesuré le taux d'alcool dans l'haleine pour chaque volontaire toutes les 15 minutes avec 4 analyseurs de marques différentes. Cette méthode permet, vu le grand nombre de points de mesure, d'estimer l'écart type de fluctuation de chaque appareil et d'établir par régression la courbe complète la plus probable. Le but est de pouvoir comparer les résultats obtenus sur les différents appareils.

L'équipe scientifique a pu constater pour les analyses de sang qu'il n'y avait pas en règle générale de différence systématique entre les résultats provenant de différents laboratoires ou obtenus par des méthodes différentes. La dispersion des résultats montre une fluctuation de 10 % autour de la valeur retenue.

Les résultats des analyses d'haleine ont démontré que, pour chaque appareil, l'écart type de fluctuation était de l'ordre de 0,010 à 0,015 mg/l, ce qui, au voisinage de la limite pivot de 0,35 mg/l correspond à environ 3 à 5 % de la valeur mesurée. Il convient de remarquer que l'écart entre les valeurs moyennes données par les divers appareils à un temps donné est du même ordre de grandeur. On doit aussi rappeler que les appareils ont été utilisés tels que fournis par les fabricants, c'est-à-dire sans vérification préalable de la calibration.

Pour chaque volontaire, on dispose donc de trois couples de valeurs alcool sang/alcool haleine, qui permettent le calcul de facteurs de corrélation entre ces deux données. On constate que, dans la gamme des teneurs en alcool correspondant à 0,5 - 0,8 g/litre de sang, le facteur de corrélation varie de 2 000 à 2 660 avec un important pic de probabilité à 2 330. On peut donc admettre qu'à une teneur dans le sang de 0,8 g/l correspond une teneur dans l'haleine comprise selon les individus, entre 0,30 et 0,40 mg/l. On peut raisonnablement retenir comme pivot moyen : 0,35 mg/l.

On peut donc en conclure que les résultats obtenus confirment ceux avancés par de nombreuses études

hebben gesteld, met name het bestaan van een vaste verhouding tussen het bloedalcoholgehalte en het ademalcoholgehalte, evenals de orde van grootte van de factor waarmee men van de ene schaal naar de andere kan overgaan.

Wat ten slotte de betrouwbaarheid betreft, moet men oog hebben voor de specificiteit van de verschillende methodes.

De officiële methode om een bloedanalyse te verrichten is een niet strikt specifieke scheikundige methode voor ethanol. Door die methode kunnen schijnbaar positieve gehalten aan het licht komen die te wijten zijn aan vervliegende moleculen in het bloed die in het doseringsproces gelijktijdig kunnen reageren.

De bloedanalyse via gaschromatografie met FID-detectie daarentegen omvat een separatiefase die de specificiteit aanzienlijk verhoogt en waardoor ook andere bestanddelen dan ethanol kunnen worden geïdentificeerd.

Het gebruik van een infrarood analyse-apparaat om het alcoholgehalte in de adem te bepalen, zorgt eveneens voor een grote specificiteit, die gekoppeld is aan de keuze van de golflengte waarop de detectie gebeurt.

Bovendien is gebleken dat de gevoeligheid voor de aangetroffen concentraties voor alle methodes ruim voldoende is.

In verband met het probleem van de reproduceerbaarheid, blijkt dat de officiële methode voor bloedanalyse een reproduceerbaarheidspercentage van ongeveer 10 % van de gemeten waarde heeft. In dat verband lijkt het noodzakelijk tussen de verschillende erkende laboratoria veelvuldige onderlinge netwerken op te richten, zodat de betrouwbaarheid van de resultaten verzekerd is. De methode via gaschromatografie geeft in principe betere resultaten dan de officiële methode, maar er bestaan geen objectieve cijfers over aangezien de methode in België weinig wordt toegepast. De ademanalyse door gebruik van infrarood geeft een reproduceerbaarheidspercentage van 5 % van de gemeten waarde, wat een twee maal beter resultaat is dan dat van de officiële methode, op voorwaarde weliswaar dat de gebruikte apparaten streng worden geselecteerd en ze geregeld worden geijkt.

Wat ten slotte het gebruiksgemak van de methodes betreft, biedt de ademanalyse met een infrarood apparaat een onmiskenbaar voordeel.

Uit die studie volgt dan ook de conclusie dat het alcoholgehalte in de adem het best met een infrarood analyseapparaat kan worden bepaald, omdat op die manier een betrouwbaarheid wordt bereikt die minstens even hoog ligt als de betrouwbaarheid van de bestaande officiële methode om het alcoholgehalte in het bloed te bepalen, met dien verstande evenwel dat de gebruikte toestellen aan stringente selectiecriteria moeten zijn onderworpen en bovendien geregeld moeten worden geijkt.

*
* *

internationales, à savoir l'existence d'une corrélation entre la teneur en alcool dans le sang et dans l'haleine, et l'ordre de grandeur du facteur permettant de passer d'une échelle à l'autre.

Enfin, concernant la fiabilité, il convient de prendre en compte la spécificité des diverses méthodes :

La méthode officielle d'analyse du sang est une méthode chimique non strictement spécifique à l'éthanol. Cette méthode peut faire apparaître des taux positifs dus à toute molécule volatile présente dans le sang et susceptible de réagir simultanément dans le processus de dosage.

L'analyse de sang par chromatographie en phase gazeuse avec détection FID inclut, quant à elle, une phase de séparation qui accroît considérablement la spécificité et autorise l'identification de composés autres que l'éthanol.

Enfin, l'utilisation d'un analyseur à infrarouge pour calculer le taux d'alcool dans l'haleine permet une haute spécificité, liée au choix de la longueur d'onde à laquelle est effectuée la détection.

D'autre part, la sensibilité aux concentrations s'avère largement suffisante pour toutes les méthodes envisagées.

Concernant le problème de la reproductibilité, la méthode officielle d'analyse de sang révèle un taux de reproductibilité autour de 10 % de la valeur mesurée. A ce propos, il apparaît nécessaire d'organiser des circuits interlaboratoires fréquents entre les différents laboratoires agréés pour garantir la qualité des résultats. La méthode de chromatographie en phase gazeuse donne, en principe, des résultats meilleurs que pour la méthode officielle, mais il n'existe pas de chiffres objectifs car la méthode est peu utilisée en Belgique. La méthode par infrarouge d'analyse de l'haleine fait apparaître un taux de reproductibilité de 5 % de la valeur mesurée, ce qui est deux fois mieux que la méthode officielle, à condition de mettre en place un système strict de sélection des appareils et de vérification périodique des calibrages.

Enfin, concernant la facilité de mise en œuvre des méthodes, l'analyse de l'haleine par analyseur infrarouge a un avantage incontestable.

On peut dès lors conclure de cette étude que, moyennant des critères rigoureux de sélection d'appareils et de vérification des calibrages, la détermination de la teneur en alcool dans l'haleine par analyseur infrarouge offre des garanties de fiabilité au moins équivalentes à celles apportées par la détermination de la teneur en alcool dans le sang par la méthode officielle actuelle.

*
* *

De hoorzitting werd gevolgd door een debat waarin volgende onderwerpen aan bod kwamen :

1. De studie van het wetenschappelijk Comité :

a) *Laboratoriumomstandigheden*

Professor Schepens merkt op dat het tijdens die studie uitgevoerde experiment verliep in laboratoriumomstandigheden, waarin alles nauwkeurig gepland en gecontroleerd was : de selectie van 11 gezonde kandidaten, de hoeveelheid alcohol die werd genuttigd, de nauwkeurig geijkte toestellen en het ervaren vakpersoneel. Als die toestellen evenwel in de praktijk worden gebruikt, blijkt uit de cijfers dat er van die totale harmonie niet veel meer overblijft. Verschillende personen weigeren de test te ondergaan of zijn niet in staat om te blazen. Soms is de bediener van het toestel afwezig; het toestel werkt niet altijd of men slaagt er niet in het foutloos te ijken. Het toepassen van de ademtest in de praktijk geeft dus ontzettend meer moeilijkheden dan testen verricht op laboratoriumschaal.

— Professor Gillet voegt eraan toe dat het aantal gevallen waarmee in de studie rekening wordt gehouden, te beperkt is opdat de waarnemingen voor alle bestaande gevallen kunnen gelden.

b) *Aanwezigheid van afgevaardigden van de ordediensten in het Wetenschappelijk Comité*

Het wetenschappelijk Comité had tot taak de technische specificaties vast te leggen voor de toestellen die het alcoholgehalte in de adem moeten meten. Dank zij de aanwezigheid van afgevaardigden van de ordediensten kon beter rekening worden gehouden met het operationele aspect. Zij stonden vooral in voor de specificaties die betrekking hadden op de vraag wat er nu precies op het controlepapier diende te worden gedrukt, in hoeveel tijd het toestel in werking kon worden gebracht en hoeveel tijd het toestel nodig had om zijn interne werking te controleren.

c) *Ontbreken van erkende deskundigen om het alcoholgehalte vast te stellen*

Professor Gillet wijst erop dat er geen erkende deskundigen voorhanden zijn.

2. Betrouwbaarheidsgraad van de methode

a) *Schommelingen van meer dan 5 % die tijdens de studie werden opgetekend op het ogenblik dat een gehalte van 0,35 mg per liter uitgeademde lucht werd bereikt*

Dr. Ir. De Brabander is de mening toegedaan dat men zich niet teveel moet blindstaren op de toestellen die twee jaar geleden voor de studie over de ver-

L'audition s'est poursuivie par un débat. Les thèmes abordés lors de la discussion furent les suivants :

1. L'étude effectuée par le Comité scientifique :

a) *Conditions de laboratoire*

Le professeur Schepens fait observer que l'expérience menée lors de cette étude s'est déroulée dans des conditions de laboratoire où tout était parfaitement prévu et maîtrisé : le choix des 11 candidats en parfaite santé, la quantité d'alcool ingurgitée, l'étalonnage parfait des appareils et le personnel qualifié expérimenté. Mais dans les conditions réelles d'une utilisation des appareils sur le terrain, on constate que les chiffres sont loin de refléter cette parfaite harmonie. Plusieurs personnes refusent le test ou ne sont pas en état de souffler; l'opérateur est parfois absent; l'appareil ne fonctionne pas toujours ou on ne peut le calibrer convenablement. L'application pratique du test de l'haleine pose donc beaucoup plus de problèmes que les tests effectués en laboratoire.

— Le professeur Gillet ajoute que l'étude porte sur un nombre trop restreint de cas pour pouvoir être généralisée à tous les cas existants.

b) *La présence de délégués des forces de l'ordre au sein du Comité scientifique*

Le Comité scientifique ayant été chargé d'établir des spécifications techniques pour les appareils destinés à mesurer l'alcool dans l'haleine, la présence en son sein de représentants des forces de l'ordre a permis une meilleure prise en compte de l'aspect opérationnel. Leur intervention a porté essentiellement sur les spécifications concernant ce qui devait précisément être imprimé sur le papier de contrôle, le temps de mise en fonction de l'appareil et le temps nécessaire à l'appareil pour contrôler son fonctionnement interne.

c) *Absence d'experts agréés pour la détermination de l'alcoolémie*

Cette absence est signalée par le professeur Gillet.

2. Degré de fiabilité de la méthode

a) *Fluctuations supérieures à 5 % enregistrées lors de l'étude à l'approche du taux de 0,35 mg par litre d'air expiré*

M. De Brabander estime qu'il ne faut pas trop se polariser sur les appareils utilisés il y a deux ans lors de l'étude des mesurages comparatifs, parce qu'il

gelijkende metingen werden gebruikt. Het ging toen immers om niet-gehomologeerde toestellen. Bij sommige ervan, zoals de Amerikaanse alcoholmeter (die trouwens op geen enkele manier aan de homologatievoorwaarden blijkt te kunnen beantwoorden) kon moeilijk worden uitgemaakt of ze als testapparaat dan wel als analysetoestel werden gebruikt. Wel waren die toestellen in ieder geval nauwkeuriger dan de bloedanalyse. In de toekomst moet dus voor gehomologeerde, gecontroleerde en geijkte toestellen worden gezorgd.

Dr. van Laethem-Meurée antwoordt dat uit de grafieken slechts heel weinig abnormale meetresultaten blijken. Hoewel het voor de toepassing van bepaalde voorschriften noodzakelijk is dat precieze grenzen worden vastgelegd, valt een dergelijke aanpak helemaal niet te verzoenen met de realiteit van een wetenschappelijk experiment. De absolute exactheid van een cijfer kan immers bijna onmogelijk worden gegarandeerd.

Meer in het algemeen merkt Professor Schepens op dat exacte metingen van alcohol in de ademlucht alleen kunnen gebeuren als ook rekening wordt gehouden met het volume van de uitgedemde lucht. Dit is een universeel wetenschappelijk principe; men meet immers concentraties en concentraties worden altijd bepaald en uitgedrukt in gewichts- of volumeëenheid (bijvoorbeeld gram alcohol per liter bloed of milligram alcohol per liter lucht). Bij de ademtest gebeurt dit niet, deze methode kan intrinsiek alleen benaderende resultaten geven.

b) *Betrouwbaarheid van de toestellen*

Dr. Hooft merkt op dat een toestel zowel de juiste als de verkeerde resultaten consequent kan blijven weergeven en dat twee opeenvolgende analyses met eenzelfde toestel bijgevolg geen echte tegenanalyse uitmaken.

Dr. Ir. De Brabander antwoordt dat die toestellen geen zulke fouten kunnen maken, want zij worden door een gesofisticeerd systeem gecontroleerd.

Professor Gillet wijst erop dat er met het analyse-toestel C toch twee abnormaal hoge resultaten werden geregistreerd, hoewel er goed gecontroleerde toestellen werden gebruikt. De toestellen verkeerden nochtans in zeer goede staat en werden door ervaren personen bediend. Hij voegt eraan toe dat de adem-analyse als methode voor de wetsgeneeskunde onaanvaardbaar is, indien het in het bloed geregistreerde alcoholgehalte niet overeenstemt met de waarde die door het toestel voor ademanalyse wordt opgegeven.

Voorts moet het advies van de geneesheer inzake de geldigheid van de controle behouden blijven; het is immers van het grootste belang en kan doorwegen op de eindbeslissing van de rechter. De rechter moet ten slotte het belang kunnen inschatten van het alcohol-opnameniveau in de hersencellen. Een bloedanalyse kan het alcoholgehalte dat in de hersencellen is opge-

s'agissait d'appareils non homologués et pour certains d'entre eux, comme l'éthylomètre américain par exemple (lequel s'avère de toute manière ne pas remplir les conditions d'homologation), il était difficile de savoir s'ils étaient utilisés comme appareil test ou comme appareil d'analyse. De toute manière, ces appareils étaient déjà plus précis que l'analyse de sang. Pour le futur, il faut donc tenir compte du fait que ces appareils seront homologués, vérifiés et calibrés.

Mme Van Laethem-Meurée répond que les graphiques font apparaître très peu de mesures franchement anormales. D'autre part, la détermination de limites chiffrées précises nécessaires au niveau de l'application d'un règlement est incompatible avec la réalité d'une expertise scientifique, où il est pratiquement impossible de garantir l'exactitude absolue d'un chiffre.

De façon plus générale, le professeur Schepens fait observer que l'on ne peut mesurer le taux d'alcool dans l'haleine avec exactitude que si l'on tient également compte du volume d'air expiré. Il s'agit là d'un principe scientifique universel : on mesure en effet des concentrations et celles-ci se définissent et s'expriment toujours en unités de poids ou de volume (par exemple grammes d'alcool par litre de sang ou milligrammes d'alcool par litre d'air). Tel n'est pas le cas dans le test de l'haleine, et cette méthode ne peut donner intrinsèquement que des résultats approximatifs.

b) *Fiabilité des appareils*

Le docteur Hooft fait observer qu'un appareil peut être constant aussi bien dans l'exactitude que dans l'inexactitude des résultats et qu'une deuxième analyse effectuée avec le même appareil ne peut donc constituer une véritable contre-analyse.

M. De Brabander répond que ces appareils ne peuvent pas faire de telles erreurs, car ils sont gérés par un système de contrôle sophistiqué.

Le professeur Gillet fait remarquer que même si les appareils étaient bien contrôlés, 2 résultats anormalement élevés ont quand même été enregistrés avec l'appareil C, alors que les appareils étaient en très bon état et manipulés par des opérateurs expérimentés. Il ajoute que le manque de concordance entre la valeur de concentration de l'alcool dans le sang et la valeur de concentration obtenue par l'analyseur d'haleine rend la méthode d'analyse de l'haleine inacceptable au niveau médico-légal.

D'autre part, l'avis du médecin concernant la validité du contrôle doit être maintenu car il est capital et peut influencer le juge dans la prise de décision finale. Enfin, ce que le juge doit pouvoir apprécier, c'est le niveau d'imprégnation d'alcool dans les cellules du cerveau. L'analyse de sang peut parfaitement refléter le taux d'alcool dont les cellules du cerveau sont

nomen, precies aangeven; ademanalyse kan dat ook, maar met een heel wat grotere foutcoëfficiënt.

3. Opmerkingen inzake metrologie

— Professor Gillet merkt op dat het wetenschappelijk comité heeft voorgesteld om met een ademanalyseapparaat systematisch een tweede meting uit te voeren. Het is jammer dat in het wetsontwerp bepaald wordt dat twee opeenvolgende analyses slechts op vraag van de betrokkene kunnen gebeuren en dat in geval beide metingen een groot verschil aangeven, automatisch de laagste waarde wordt aangenomen. Het ware logischer metingen met te uiteenlopende resultaten te verwerpen.

— Dr. Ir. De Brabander merkt op dat in het ontwerp wordt bepaald dat het resultaat van twee opeenvolgende analyses niet meer mag bedragen dan het verschil dat aanvaard wordt in de technische voorschriften betreffende de homologatie van de apparaten. In het tegengestelde geval moeten de metingen herhaald worden tot men twee opeenvolgende analyses verkrijgt die elkaar bevestigen. De laagste waarde zal slechts worden aanvaard indien de metingen binnen de toegestane afwijking blijven.

De kans dat in dit geval de nieuwe gehomologeerde apparaten foute metingen verrichten is hoe dan ook heel klein; zulks zal misschien maar één keer op tien miljoen gebeuren.

Professor Schepens merkt op dat dit niet mogelijk is, zelfs niet met de meest perfecte toestellen die men zich kan inbeelden. Er werden trouwens reeds twee abnormaal hoge resultaten geregistreerd bij nauwelijks 360 metingen. Dit gebeurde met exact geijkte toestellen bediend door ervaren personeel in een laboratorium.

Het aantal foutieve metingen zal in werkelijkheid veel hoger zijn.

— Dr. Ir. De Brabander en Dr. Van Laethem-Meurée onderstrepen dat men ook rekening moet houden met experimenten in het buitenland die hebben aangetoond dat de verhouding tussen de alcoholconcentratie in de adem en in het bloed telkens zowat 2 300 bedroeg. Sommige landen hebben echter het cijfer 2 000 of 2 100 als maatstaf genomen omdat men weet dat die verhouding in geen geval lager dan 2 000 kan zijn.

— Professor Gillet merkt op dat in de wetenschappelijke literatuur ad hoc de vaste verhouding tussen 1 800 en 2 500 gespreid ligt. De verhouding 2 300 geldt voor individuen van dezelfde leeftijd, met dezelfde lichaamsbouw en een zelfde fysiologie. Die verhouding kan dus niet op de hele bevolking worden toegepast.

— Professor Schepens verwijst naar een studie van Dr. Frank Martens, die zelfs stelt dat de verhoudingen naargelang van de omstandigheden tussen 800 en 5 000 kunnen schommelen.

imprégnées; l'analyse d'haleine le peut aussi, mais avec un coefficient d'incertitude beaucoup plus grand.

3. Considérations d'ordre métrologique

— Le professeur Gillet fait observer que le comité scientifique a recommandé d'effectuer systématiquement une seconde mesure à l'aide de l'analyseur d'haleine. Il est regrettable que, dans le projet de loi, on stipule que deux analyses successives ne peuvent être effectuées qu'à la demande de l'intéressé et qu'en cas de divergence importante entre les deux mesures, l'on opte d'office pour la valeur la plus basse. Il serait plus logique de rejeter des mesures trop divergentes.

— M. De Brabander fait remarquer que, aux termes du projet, les résultats des deux analyses successives ne peuvent être supérieurs à la différence admise dans les prescriptions techniques relatives à l'homologation des appareils. Au cas contraire, les mesures doivent être répétées jusqu'à ce qu'on obtienne 2 analyses successives qui se corroborent. Ce sera seulement dans le cadre de l'écart admis que la valeur la plus basse sera retenue.

Dans ce cas, la probabilité d'une aberration de résultats sur les nouveaux appareils homologués est infime et se présentera peut-être une fois sur dix millions.

Le professeur Schepens fait observer qu'une telle chose est impossible techniquement, même avec les appareils les plus perfectionnés que l'on puisse imaginer. Deux résultats anormalement élevés ont d'ailleurs été obtenus sur à peine 360 mesures effectuées. Ces mesures ont été effectuées en laboratoire par un personnel expérimenté et au moyen de deux appareils soigneusement étalonnés.

La proportion de résultats incorrects est certainement beaucoup plus importante dans la réalité.

— M. De Brabander et Mme Van Laethem-Meurée soulignent qu'il convient de tenir compte des expériences effectuées à l'étranger où le taux de corrélation entre la concentration d'alcool dans l'haleine et dans le sang s'est chaque fois avéré être de plus ou moins 2 300. Certains pays ont toutefois retenu un facteur de relation de 2 000 ou de 2 100, car on sait que le rapport ne peut de toute façon être inférieur à 2 000.

— Le professeur Gillet fait remarquer que la distribution des facteurs de corrélation dans la littérature scientifique ad hoc varie en réalité de 1 800 à 2 500. Le rapport de 2 300 vaut pour des individus âgés tous du même âge, ayant la même stature et la même composition physiologique. Il n'est donc pas d'application pour l'ensemble de la population.

— Le professeur Schepens, se référant à une étude du Dr. Frank Martens, parle même de rapports pouvant varier de 800 à 5 000 selon les circonstances.

4. Gebruik van de apparaten en voorschriften inzake de erkenning

a) *Onhandig of zelfs kwaadwillig gebruik van de persoon die het apparaat bedient?*

— Dr. Ir. De Brabander onderstreept dat de elektronische uitrusting van het apparaat zeer gesofisticeerd is, maar dat het uiterst eenvoudig te bedienen is.

— Samen met Dr. Van Laethem-Meurée voegt hij eraan toe dat de elektronische bediening voor het grootste deel buiten bereik ligt, met uitzondering van de belangrijkste functietoetsen (start/stop). Aan de kalibreringssystemen kan men helemaal niet raken; die worden slechts bij de periodieke keuring blootgelegd. Bij verkeerd gebruik weigert het apparaat resultaten te geven.

In die omstandigheden is het niet mogelijk dat onervarenheid of zelfs kwaadwilligheid van de bediener van het apparaat het resultaat kan beïnvloeden.

— Professor Schepens meent dat de ervaren gebruiker zelf kan constateren of het apparaat werkt of niet. Een bediener met weinig ervaring kan echter niet merken dat een apparaat kleine defecten vertoont met grote gevolgen.

Verder blijft het hoe dan ook mogelijk de resultaten van een analyse te vervalsen.

Men moet zich hierbij geen illusies maken, alle recht ligt nu in de handen van politie of rijkswacht, dikwijls « betrokken partij » bij het gebeuren.

b) *Invloed van de temperatuur op de resultaten van de analyse*

— Dr. Ir. De Brabander preciseert dat koorts, omgevingstemperatuur of temperatuur van mond of apparaat weinig invloed op de resultaten hebben. Volgens de technische vereisten voor homologatie van de apparaten moet de slang waarin de betrokkene moet blazen, constant op 34° verwarmd worden. Voorts mag de temperatuur aan de buitenzijde van de slang niet hoger dan 45° liggen, zodat de gebruiker bij het hanteren ervan geen last ondervindt.

Professor Schepens merkt op dat veranderingen in lichaamstemperatuur en hematocriet (verhouding bloedcellen/totaal volume bloed) een merkelijke invloed hebben. Koorts kan het alcoholgehalte in de ademlucht sterk verhogen; de effecten van verhoogde of verlaagde hematocriet zijn klein maar belangrijk als de waarde rond de straflimiet ligt.

c) *Hoeveelheid uitgeademde lucht*

— Dr. Ir. De Brabander verklaart dat de uitademing een debiet van 0,2 liter per seconde moet be-

4. Utilisation de l'appareillage et prescriptions relatives à son agrément

a) *Utilisation maladroite, voire malveillance de l'opérateur?*

— M. De Brabander souligne que l'utilisation de ces appareils est extrêmement simple, même si l'équipement électronique interne est très sophistiqué.

— Avec Mme Van Laethem-Meurée, il ajoute que la plupart des commandes électroniques de l'appareil sont inaccessibles, sauf les touches de fonction principales (start/stop). Les systèmes de calibrage, quant à eux, sont totalement inaccessibles et ne seront mis à jour que lors de vérifications périodiques. S'il y a une mauvaise manipulation, l'appareil refuse de donner les résultats.

Dans ces conditions, il n'est pas possible que l'inexpérience — voire la malveillance — de l'opérateur puisse influencer le résultat.

— Le professeur Schepens estime que l'utilisateur expérimenté est parfaitement à même de détecter si l'appareil fonctionne correctement ou pas. Toutefois, un opérateur peu expérimenté pourrait ne pas se rendre compte qu'un appareil présente de légères déficiences qui peuvent avoir d'importantes conséquences.

Par ailleurs, il est toujours possible de falsifier les résultats d'une analyse.

Il ne faut pas se faire d'illusions à ce sujet : la police et la gendarmerie, qui sont souvent « concernées » par l'affaire, ont actuellement tous les droits.

b) *Influence de la température sur les résultats de l'analyse*

— M. De Brabander fait observer que la fièvre, la température ambiante, la température au niveau de la bouche ou au niveau de l'appareil n'exerceront que peu d'influence sur les résultats, car, selon les spécifications techniques pour l'homologation, le tuyau dans lequel l'intéressé doit souffler devra être constamment chauffé à 34 degrés. D'autre part, la température de la paroi extérieure du tuyau n'excèdera pas 45 degrés, de façon à ce que l'utilisateur ne soit pas gêné dans la manipulation.

Le professeur Schepens fait observer que les changements de la température du corps et de l'hématocrite (rapport globules sanguins/volume total de sang) ont une grande influence sur les résultats. La fièvre peut augmenter considérablement le taux d'alcool des voies respiratoires; les effets des modifications de l'hématocrite sont minimes mais peuvent être importants si la valeur avoisine la limite autorisée.

c) *Quantité d'air expirée*

— M. De Brabander déclare qu'il faut souffler avec un débit de 0,2 litres par seconde, jusqu'à ce qu'on ait

dragen tot minstens 1,9 liter wordt bereikt. Zulks mag ten hoogste 9,5 seconden duren. Sommige personen kunnen dat in één uitademing niet aan. Daarom werd voor testapparaten de hoeveelheid uit te ademen lucht op 1,2 liter vastgelegd; die apparaten moeten immers in alle omstandigheden kunnen worden gebruikt. Indien een persoon die hoeveelheid niet kan uitademen omdat hij daartoe niet in staat is of omdat hij opzettelijk van kwade wil is, wordt onmiddellijk een bloedmonster genomen. Indien de betrokkene probeert te knoeien — bijvoorbeeld door het uitademen te onderbreken — weigert het apparaat het resultaat te geven.

— Professor Schepens brengt het probleem van de hyperventilatie voorafgaand aan de test naar voren. Hij merkt op dat in dat geval het cijfer van de alcoholconcentratie bij ademanalyse bijna verdubbeld wordt. Die hyperventilatie kan veroorzaakt worden door de stress die voortvloeit uit het feit dat men een test moet ondergaan. Het is normaal dat dergelijke situaties zich zeer veel zullen voordoen.

— Dr. Ir. De Brabander merkt op dat de technische voorschriften die het wetenschappelijk Comité heeft opgesteld, tot gevolg zullen hebben dat het apparaat in een dergelijk geval geen resultaat zal geven.

— Professor Schepens merkt op dat hyperventilatie niets te maken heeft met het functioneren van het toestel, wel met de toestand waarin de betrokken persoon zich bevindt, en dat kan geen enkel toestel registreren.

5. Inwerking van chemische producten op de ademanalyse

Dr. Van Laethem-Meurée antwoordt dat de ademalcoholapparaten met infrarood het mogelijk maken de gepaste golflengte te kiezen om de gezochte stoffen op te sporen en de mogelijke interferentie van andere scheikundige stoffen te weren. Voorts mogen andere stoffen die in de uitgeademde lucht aanwezig zijn, zoals aceton, niet door het apparaat worden opgespoord, zodat die niet kunnen interfereren. Men moet echter toegeven dat er geen ideale specifieke analysemethode bestaat. De technische voorschriften die tot de homologatie van het apparaat moeten leiden, omvatten een lijst met producten die de ademanalysator niet mag opsporen.

Het is echter niet doenbaar alle mogelijke gevallen op te sommen; bepaalde derivaten van geneesmiddelen kunnen aldus niet in deze lijst worden opgenomen.

Professor Gillet preciseert dat het Comité gepoogd heeft een specificiteit van alcoholdosering te verkrijgen, met inbegrip van methyl- of isopropylalcohol die samen de staat van de alcoholintoxicatie kunnen veroorzaken. Bij de alcoholdosering in het bloed worden die stoffen eveneens gemeten. Men kan dus tot het besluit komen dat bij de voorschriften die voor de ademanalysator werden opgesteld, de specificiteit dezelfde is als voor de alcoholdosering in het bloed.

atteint au moins 1,9 litres. Cela peut durer tout au plus 9,5 secondes. Certaines personnes ne peuvent pas souffler autant en une seule expiration. C'est pour cette raison que la quantité d'air à souffler pour les appareils de test a été fixée à 1,2 litres, car ces appareils de test doivent pouvoir être utilisés dans n'importe quelle circonstance. Au cas où une personne ne peut pas souffler autant, parce qu'elle en est incapable ou parce qu'elle affiche une mauvaise volonté délibérée, on a immédiatement recours à la prise de sang. Si l'intéressé essaie de tricher en interrompant son souffle par exemple, l'appareil refuse le résultat.

— Le professeur Schepens pose le problème de l'hyperventilation, préalable au test, et fait remarquer que, dans ce cas, la valeur de concentration de l'alcool serait pratiquement doublée dans l'analyse d'haleine. Cette hyperventilation peut être provoquée par le stress dû au fait de se voir imposer un test. Il est normal que de telles situations se présentent fréquemment.

— M. De Brabander déclare que les spécifications techniques retenues par le Comité scientifique auront pour effet que, dans ce cas, l'appareil refusera le résultat.

— Le professeur Schepens fait observer que l'hyperventilation n'est pas liée au fonctionnement de l'appareil mais à la situation dans laquelle se trouve l'intéressé, ce qu'aucun appareil ne peut enregistrer.

5. Interférence de produits chimiques dans l'analyse d'haleine

Mme Van Laethem-Meurée répond que grâce aux analyseurs d'haleine à infrarouge, on peut bien choisir les longueurs d'onde adéquates permettant d'identifier les substances recherchées et d'éliminer les interférences éventuelles d'autres produits chimiques. D'autre part, certains produits présents dans l'haleine, comme l'acétone par exemple, ne peuvent pas être détectés par l'appareil et ne peuvent donc interférer. Il faut toutefois admettre qu'une méthode d'analyse spécifique idéale n'existe pas. Une liste de produits auxquels l'éthylomètre ne peut pas répondre a été prévue dans les spécifications techniques devant conduire à l'homologation de l'appareil.

Mais il est impossible de prévoir tous les cas possibles; ainsi, certains dérivés de médicaments ne peuvent être répertoriés dans cette liste.

Le professeur Gillet explique que le Comité a cherché à obtenir une spécificité de dosage d'alcool, y compris l'alcool méthylique et isopropylique qui peuvent être coresponsables de l'état d'intoxication alcoolique. Ces différents corps sont aussi mesurés lors du dosage de l'alcool dans le sang. On peut donc considérer que dans les prescriptions mises au point pour l'analyseur d'haleine, la spécificité est la même que pour le dosage de l'alcool dans le sang.

6. Opname- of afbraakfaze?

Professor Schepens merkt op dat de opeenvolgende fazen van alcoholopname en -afbraak een dynamisch verloop kennen. Dat betekent dat in de praktijk er alleen evenwicht kan bereikt worden tussen de concentratie in het bloed en in de adem tijdens de eliminatiefase.

Het probleem is dat men minstens drie ademtests moet verrichten met een tijdsinterval van soms tientallen minuten om te weten dat men ongeveer juist meet. Pas dan is men zeker dat er een relatie bestaat met het alcoholgehalte in het bloed.

Dr. Ir. De Brabander merkt hierbij op dat het zwakke punt van de bloedanalyse thans precies gelegen is in die onzekerheid of men zich bij de bloedproef in de opname- dan wel in de afbraakfaze bevindt. Bovendien biedt de ademanalysator de mogelijkheid de meting rechtstreeks te verrichten en tijd te winnen.

Professor Gillet wil de moeilijkheid waarmee de bloedanalyse gepaard gaat, niet betwisten. Toch merkt hij op dat het wetenschappelijk Comité bij het bestuderen van de ademanalyse altijd op de afbraakfaze heeft gewerkt. Er werd dus niet genoeg aandacht besteed aan de opnamefaze, tijdens welke het aderlijk bloed, dat de longen doorstroomt en dus rechtstreeks met de adem in aanraking komt, veel meer alcohol bevat dan het slagaderlijk bloed.

7. Dronkenschap

Dr. Hooft vraagt wie ermee belast zal worden vast te stellen of de automobilist zich in staat van dronkenschap bevindt. Thans is dat de opgevorderde arts, die hiervoor bij het afnemen van het bloedstaal ook een klinisch formulier invult. Uit de jurisprudentie blijkt, dat dit formulier niet dient ingevuld te worden wanneer de opgevorderde arts tevens behandelend geneesheer van de verdachte is, omwille van het beroepsgeheim. Hieruit kan afgeleid worden dat het beoordelen van de staat van dronkenschap een medische daad is, namelijk het stellen van een diagnose, wat impliceert dat een beoordelen ervan door leken eventueel als onwettige uitoefening van de geneeskunde zou kunnen aanzien worden.

Hoe dient men overigens te reageren mocht de ademanalysator slechts een gering alcoholgehalte waarnemen bij een klaarblijkelijk dronken persoon die zich in feite onder de gecombineerde invloed van hetzij alcohol en geneesmiddelen, hetzij alcohol en ziekte-toestand, hetzij alcohol en drugs bevindt?

De hoeveelheid bloed, die nu voor bloedanalyse wordt afgenomen, is voldoende om bij laag alcoholgehalte eventuele geneesmiddelensubstanties of drugs op te sporen. De ademanalyse biedt daarentegen geen mogelijkheid om bij laag alcoholgehalte na te gaan in hoeverre de dronkenschap is veroorzaakt of beïnvloed door ziekte, geneesmiddelen of drugs.

6. Phase d'absorption ou d'élimination?

Le professeur Schepens fait observer que la succession des phases d'absorption et d'élimination de l'alcool constitue un processus dynamique. Cela signifie qu'en pratique, l'équilibre entre la concentration dans le sang et dans l'haleine ne peut être atteint qu'au cours de la phase d'élimination.

Le problème est qu'il faut effectuer au moins trois tests de l'haleine à un intervalle de quelquefois plusieurs dizaines de minutes pour être certain de l'exactitude des mesures obtenues. Ce n'est qu'alors que l'on peut établir avec certitude un lien avec le taux d'imprégnation alcoolique dans le sang.

M. De Brabander rétorque que le point faible de l'analyse de sang pour l'instant est précisément de ne pas savoir si l'on se trouve dans la phase d'absorption ou d'élimination au moment de la prise de sang. L'analyseur d'haleine permet, en outre, d'exécuter directement la mesure et de gagner du temps.

Le professeur Gillet ne conteste pas cette difficulté dans l'analyse du sang, mais fait remarquer que, durant l'étude sur l'analyse de l'haleine, le Comité scientifique a toujours travaillé dans la phase d'élimination de l'alcool. L'étude ne porte donc pas suffisamment sur la phase d'absorption durant laquelle le sang veineux circulant dans le poumon, et donc en rapport direct avec l'haleine, est beaucoup plus chargé d'alcool que le sang artériel.

7. Ivresse

Le Dr Hooft pose la question de savoir qui sera chargé de constater l'état d'ivresse du conducteur. Cette mission est confiée actuellement au médecin requis, qui remplit aussi un formulaire clinique après avoir effectué la prise de sang. Il ressort de la jurisprudence que ce formulaire ne doit pas être complété — en raison du secret professionnel — si le médecin requis est le médecin traitant du conducteur concerné. La constatation de l'état d'ivresse est donc un acte médical consistant à établir un diagnostic, ce qui implique que si cet acte était posé par un profane, il pourrait être considéré comme un exercice illégal de la médecine.

Quelle réaction convient-il d'autre part d'adopter au cas où l'analyseur d'haleine ne détecterait qu'un faible taux d'alcool chez une personne visiblement « ivre » et qui serait en fait sous l'influence combinée de l'alcool et des médicaments ou de l'alcool et de la maladie ou encore de l'alcool et des stupéfiants?

La quantité de sang prélevée actuellement en vue de l'analyse est suffisante pour permettre de déceler la présence de substances médicamenteuses ou de drogue dans le sang lorsque le taux d'alcoolémie est peu élevé. Par contre, en cas de faible intoxication alcoolique, l'analyse d'haleine ne permet absolument pas de déterminer dans quelle mesure l'état d'ivresse est provoqué ou influencé par la maladie ou par l'absorption de médicaments ou de drogues.

Dr. Ir. De Brabander merkt op dat de politiediensten in de praktijk alleen een bloedproef laten uitvoeren als de betrokkene werkelijk « bezopen » is. Het alcoholgehalte van het bloed van die dronken personen bedraagt doorgaans 2 gram per liter en overschrijdt dus aanzienlijk de huidige limiet van 0,8 gram. In de huidige regeling eisen de ordediensten in feite geen bloedproef indien het alcoholgehalte die limiet lichtjes overschrijdt.

Professor Schepens merkt op dat de statistieken van het Nationaal Instituut voor de Statistiek aantonen dat ongeveer de helft van alle positieve gevallen 2 g/liter en meer bedraagt.

Verschillende, voornamelijk jonge personen vertonen die « bezopen » toestand zelfs bij veel lagere concentraties. Dit impliceert dat bij ongeveer 90 % van de gevallen de bloedproef toch zou verplicht zijn.

Dr. Brahy wijst op het toenemende aantal geneesheren met ervaring op het gebied van verslagen handelend over de vaststelling van de staat van dronkenschap.

Professor Schepens voegt hieraan toe dat het gebruik van slaap- en kalmeermiddelen enorm verspreid is in alle lagen van de bevolking. Het is een bekend feit dat ze de bekwaamheid om een voertuig te besturen negatief beïnvloeden, zeker in combinatie met zelfs kleine hoeveelheden alcohol.

Het wetsontwerp tracht zelfs het gebruik van die produkten te regelen. Hoe zal men dit oplossen met de ademtest?

8. Tegenexpertise en betrouwbaarheid van een 2de meting

Volgens Dr. Van Laethem-Meurée bestaan er globaal gezien vier mogelijkheden om een tegenanalyse te verrichten.

Ten eerste kan aan een tweede meting met hetzelfde apparaat worden gedacht, maar dan gaat het niet om een echte tegenanalyse. Om de moeilijkheden als gevolg van een gebrekkige werking uit te schakelen, kan dus beter een nieuwe meting met een andere infrarood-analysator worden gedaan. De ontleding van een ademstaal volgens een andere methode dan de infrarode behoort eveneens tot de mogelijkheden. Men zou hierbij kunnen kiezen voor gaschromatografie.

Ten slotte kan men van substantie en van methode veranderen, en kiezen voor een tegenanalyse van een bloedmonster volgens de officiële of een andere methode.

Naargelang van de nagestreefde betrouwbaarheidsgraad zijn al die alternatieven technisch haalbaar.

Meer specifiek beschouwd, hecht Dr. Ir. De Brabander veel gewicht aan het probleem bij het bewaren van

M. De Brabander fait observer que dans la pratique, les services de police ne font procéder à un test sanguin que si l'intéressé est vraiment saoul. En général, ces personnes ivres présentent un taux d'alcoolémie de 2 grammes par litre, donc bien supérieur à la limite actuelle de 0,8 grammes par litre. Dans le cadre du système actuel, les forces de l'ordre n'exigent en fait pas de prise de sang si le taux est légèrement supérieur à cette dernière mesure.

Le professeur Schepens fait observer que les statistiques de l'Institut national de statistique montrent que dans environ la moitié des cas de constat positif, le taux d'alcoolémie est de 2 grammes par litre et plus.

Certaines personnes, principalement des jeunes, présentent cet état d'ébriété même si leur taux d'alcoolémie est bien inférieur. Il en résulte que la prise de sang serait quand même requise dans quelque 90 % des cas.

Le docteur Brahy attire l'attention sur l'augmentation du nombre de médecins ayant acquis de l'expérience en matière de rapports sur la constatation de l'état d'ivresse.

Le professeur Schepens ajoute que l'usage de somnifères et de sédatifs est très répandu dans toutes les couches de la population. Il n'est un secret pour personne que l'absorption de ces substances exerce une influence néfaste sur l'aptitude à conduire un véhicule, surtout si elle s'accompagne de l'absorption d'alcool, même en petite quantité.

Le projet de loi à l'examen tente de réglementer également l'usage de ces produits, mais comment le test d'haleine permettra-t-il d'assurer l'application de cette réglementation?

8. Contre-expertise et validité d'une 2^{ème} mesure

Sur un plan général, Mme Van Laethem-Meurée déclare que quatre possibilités existent en matière de contre-analyse.

Tout d'abord, une deuxième mesure effectuée sur le même appareil est envisageable; il ne s'agit toutefois pas là d'une contre-analyse à proprement parler. Il est donc préférable de procéder à une nouvelle mesure avec un autre analyseur infrarouge, pour éliminer les problèmes liés au mauvais fonctionnement. On peut également envisager de procéder à l'analyse d'un échantillon d'haleine par une autre méthode que la méthode infrarouge. On pourrait, par exemple, opter pour la méthode de la chromatographie en phase gazeuse.

Enfin, on peut décider de changer de substance et de méthode, en optant pour une contre-analyse sur un échantillon de sang par la méthode officielle ou une autre.

Toutes ces alternatives sont techniquement possibles selon le degré de confiance que l'on veut obtenir.

D'une manière plus spécifique, M. De Brabander met l'accent sur le problème de la conservation d'échan-

de bloed- of ademmonsters met het oog op een tegen-expertise.

In verband met de eerste oplossing, met name het bewaren van een bloedmonster voor een tweede analyse, verdient het ook aanbeveling een aanvullende ademanalyse te verrichten om de evolutie van het alcoholgehalte tussen het moment van de ademanalyse en dat van de achteraf verrichte bloedproef te kunnen zien.

Voor de tweede oplossing, nl. het bewaren van een ademmonster, bestaan er reeds toestellen om dat monster te nemen en te bewaren.

Dr. Ir. De Brabander denkt dat de identificatie van de betrokkenen niet meer problemen zal doen rijzen dan zulks met een bloedproef het geval is, aangezien de monsters gemerkt moeten worden.

Dezelfde deskundige merkt op dat men voor het bewaren van bloedmonsters al evenmin over nauwkeurige gegevens beschikt als dat voor het bewaren van ademmonsters geldt.

Professor Schepens is van mening dat hier dus geen sprake is van enige vorm van tegenexpertise. Een tegenexpertise later in de tijd kan nooit gebeuren via de ademlucht, dit is momenteel technisch niet haalbaar (wat de fabrikanten ook mogen beweren). Het heeft dan ook geen enkele zin om te argumenteren over het « bewaren » van een ademmonster.

Bloedmonsters kunnen wel perfect bewaard worden en desnoods vijf tot tien keer opnieuw geanalyseerd worden met behulp van verschillende methoden die tevens de aanwezigheid van andere produkten kunnen vaststellen.

Professor Gillet merkt op dat het venulebloed met het oog op een mogelijke tegenexpertise gedurende 3 maanden moet bewaard worden. Die tegenexpertise is volkomen betrouwbaar. Uit een experimenteel onderzoek van het IHE is gebleken dat pas na 6 maanden een afwijkende waarde wordt vastgesteld tussen bloed dat bij 4° C is bewaard en bloed dat bij 25° C is bewaard.

Een zelfde betrouwbaarheidsgraad geldt zijns inziens niet voor het bewaren van het alcoholmonster in de uitgedemde lucht, want die substantie vervliegt uiteraard.

Volgens Dr. Hooft staat er met het oog op een tegenexpertise niets anders te doen dan een bloedmonster voor latere analyse te bewaren.

9. Probleem van de termijn

Dr. Hooft merkt op dat ook de ademanalyse enige tijd in beslag zal nemen zoals dat met de bloedproef het geval is. De ademanalyse zal immers meer dan waarschijnlijk worden verricht met in de rijkswacht-lokalen opgestelde en niet verplaatsbare apparatuur. Wordt de rijkswacht bijvoorbeeld voor een ongeval opgeroepen, dan zou er tussen het moment van de ademtest en dat van de analyse enige tijd kunnen verlopen.

tillons — de sang ou d'haleine — en vue de procéder à une contre-expertise.

Dans le cadre de la première solution, qui consiste à conserver un échantillon de sang pour une autre analyse, il serait intéressant d'effectuer également une analyse d'haleine complémentaire, de sorte que l'on puisse voir l'évolution du taux d'alcool entre le moment de l'analyse d'haleine et la prise de sang ultérieure.

En ce qui concerne la deuxième solution, qui consiste à conserver un échantillon d'haleine, il existe déjà des appareils qui permettent l'échantillonnage et la conservation de l'haleine.

M. De Brabander estime que l'identification de l'intéressé ne devrait pas poser davantage de problèmes que dans le cas d'une prise de sang, puisque les échantillons devront avoir été marqués.

Le même expert attire l'attention sur le fait que, pas plus pour la conservation du sang que pour celle de l'haleine, on ne dispose actuellement de données précises.

Le professeur Schepens estime que nonobstant les affirmations des fabricants, la technique actuelle ne permet pas de procéder à une contre-expertise ultérieure sur la base de l'haleine. Une telle contre-expertise est donc exclue et il n'a aucun sens de discuter de la conservation de l'échantillon d'haleine.

Les échantillons de sang peuvent par contre se conserver parfaitement et, au besoin, faire l'objet de cinq à dix analyses supplémentaires au moyen de diverses méthodes pouvant permettre de déceler la présence d'autres produits.

Le professeur Gillet fait observer que les vécules de sang doivent être conservées par l'expert durant 3 mois à des fins de contre-expertise éventuelle. Cette contre-expertise est tout à fait fiable; il ressort en effet d'une étude expérimentale entreprise à l'IHE que ce n'est qu'après 6 mois que l'on constate une valeur divergente entre du sang conservé à 4° et à 25°.

Ce degré de fiabilité ne se retrouve pas, selon lui, en ce qui concerne la conservation de l'échantillon d'alcool dans l'air, car celui-ci est soumis à la loi des gaz volatiles.

Le Dr Hooft estime que la seule possibilité pour la contre-expertise est de conserver un échantillon de sang pour une analyse ultérieure.

9. Problème de délai

Le Dr Hooft fait remarquer que s'il est vrai que l'analyse de sang demande un certain temps, il pourrait en être de même pour l'analyse d'haleine. Il est, en effet, plus que probable que les appareils d'analyse de l'haleine seront des appareils fixes qui seront conservés dans les locaux de la gendarmerie. Dès lors, au cas où la gendarmerie serait appelée à intervenir dans le cadre d'un accident par exemple, il s'écoulerait un certain laps de temps entre le moment du test d'haleine et l'analyse.

Dr. Brahy voegt daaraan toe dat een bloedproef niet zolang duurt als beweerd wordt : tegenwoordig zijn de dokters in minder dan een uur ter plaatse.

Dr. Ir. De Brabander merkt op dat er reeds mobiele analysetoestellen op de markt zijn. Die zouden niet zoveel meer kosten dan de niet-verplaatsbare apparatuur en een merkelijke tijdwinst mogelijk maken.

Meer in het algemeen en rekening houdend met zijn vroeger aangehaalde argumenten wijst professor Schepens erop dat studies in andere landen aantonen dat het verlagen van de toelaatbare limiet en/of het verhogen van de straffen weinig of geen invloed hebben op de drinkgewoontes.

Heeft het dan wel zin om een wet voor te stellen die zich richt naar minder dan 2 % van de overtreders? Er moeten eenvoudigweg meer controles gebeuren.

Een voorstel om dit via de ademtest te laten gebeuren is wetenschappelijk onaanvaardbaar.

Het is een feit dat er momenteel toestellen beschikbaar zijn die op voldoende nauwkeurige wijze de alcoholconcentratie kunnen bepalen in de ademlucht. Er is evenwel een onoverkomelijk probleem : er zijn farmacodynamisch en fysiologisch zo veel variabelen dat de gemeten alcoholconcentratie in de ademlucht zelden overeenstemt met de alcoholconcentraties in het bloed.

Alleen de concentratie in het bloed kan een idee geven over de beïnvloeding van een individu door alcohol, dat kan wetenschappelijk nooit met voldoende zekerheid gebeuren via de ademtest.

VI. — BESPREEKING VAN DE ARTIKELEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt met 15 stemmen en 2 onthoudingen aangenomen.

Art. 2

1. Bespreking

De heer Hendrick dient een amendement in (n° 16 - Stuk n° 1062/3) met het oog op de weglating van de woorden « en stage » in het opschrift (« Afgifte en stage ») dat wordt voorgesteld voor hoofdstuk II van Titel III van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer.

De Minister herinnert eraan dat Titel III als opschrift het woord « Rijbewijs » gebruikt en dat het thans uit twee hoofdstukken samengesteld is : het eerste daarvan stelt de algemene regels vast terwijl het tweede bepalingen met betrekking tot de organisatie van de scholing en de examens bevat. Daaraan zal, indien de voorstellen van de Regering worden aangenomen, de stage worden toegevoegd.

Le Dr Brahy ajoute que la prise de sang ne prend pas autant de temps qu'on le dit : à l'heure actuelle, le médecin est là en moins d'une heure.

M. De Brabander fait observer qu'il existe d'ores et déjà des appareils d'analyse mobiles, qui ne seraient pas tellement plus chers que les appareils fixes et permettraient un gain de temps considérable.

De façon plus générale et compte tenu des arguments qu'il a développés précédemment, le professeur Schepens souligne que des études réalisées dans d'autres pays ont montré que l'abaissement de la limite admissible et/ou l'alourdissement des peines n'ont pratiquement pas d'effet sur les habitudes des buveurs.

Est-il dès lors pertinent de proposer une loi qui ne s'adresse qu'à moins de 2 % des contrevenants? La solution est simple : il faut multiplier les contrôles.

La proposition de réaliser ces derniers grâce au test de l'haleine est scientifiquement inacceptable.

S'il est vrai qu'il existe actuellement des appareils permettant de déterminer avec une précision suffisante la concentration d'alcool dans l'haleine, il subsiste toutefois un problème insurmontable : les variables pharmacodynamiques et physiologiques sont si nombreuses que la concentration d'alcool mesurée dans l'haleine correspondent rarement à celle du sang.

Seule cette dernière peut donner une idée de la mesure dans laquelle un individu se trouve sous l'influence de l'alcool; le test de l'haleine n'offre jamais à cet égard une certitude scientifique suffisante.

VI. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucune observation. Il est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Art. 2

1. Discussion

M. Hendrick dépose un amendement (n° 16 - Doc. n° 1062/3) visant à supprimer les mots « et stage » dans l'intitulé proposé (« Délivrance et stage ») pour le chapitre II du Titre III de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Le Ministre rappelle que le Titre III est intitulé « Permis de conduire » et qu'il se compose actuellement de deux chapitres : le premier de ceux-ci établit les règles générales; le second contient les dispositions relatives à l'organisation de l'apprentissage et aux examens, à quoi s'ajoutera, si les propositions du Gouvernement sont adoptées, le stage.

Hij stelt derhalve als opschrift « Voorwaarden tot verkrijging » voor dat alle in Hoofdstuk II begrepen bepalingen omvat (amendement n° 63 – Stuk n° 1062/5).

2. Stemmingen

Amendement n° 63 van de Regering wordt met 15 stemmen en 2 onthoudingen aangenomen.

Amendement n° 16 van de heer Hendrick vervalt derhalve.

Het aldus geamendeerde artikel wordt met 15 stemmen en 2 onthoudingen aangenomen.

Art. 3

1. Bespreking

a) *Bespreking op basis van de oorspronkelijk voorgestelde tekst (Stuk n° 1062/1)*

Een eerste lid vraagt zich af of het niet beter zou zijn de bepalingen van de artikelen 3 en 4 van het ontwerp, die respectievelijk betrekking hebben op de voorwaarden tot verkrijging en op de stage tegelijkertijd in overweging te nemen in plaats van ze te behandelen in twee afzonderlijke artikelen die door de Commissie achtereenvolgens en dus afzonderlijk onderzocht worden. Gaat het hier immers niet om twee aspecten van eenzelfde doelstelling: de verbetering van de scholing waarvan de statistieken betreffende de jongeren de ontoereikendheid bewijzen?

Een tweede lid vraagt zich af naar welke Europese richtlijnen in de memorie van toelichting verwezen wordt.

De Minister citeert de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen 80/1263/EEG van 4 december 1980 betreffende de invoering van een in de Gemeenschap geldig rijbewijs. Een tweede richtlijn, ter vervanging van de door de eerste richtlijn ingevoerde regeling, is in voorbereiding.

Het lid vraagt dat de commissie in het bezit zou worden gesteld van de tekst van dat voorstel van richtlijn.

De Minister verklaart dat de bepalingen van artikel 3 algemeen genomen tot doel hebben een vlotte en vlugge omzetting van de Europese richtlijnen in ons nationaal recht mogelijk te maken. Dat is ten andere de reden waarom de Regering, waarvan de eigen manoeuvreerruimte door het toenemend Europees karakter van die materies hoe dan ook aanzienlijk versmald is, om een opdracht van bevoegdheid gevraagd heeft.

Een aantal leden acht de opdracht die artikel 3 aan de Koning wil geven, niettemin overdreven.

Een van hen voegt eraan toe dat het Parlement, ofschoon de omzetting van de richtlijnen aan soepel-

Il propose dès lors l'intitulé « Conditions d'obtention », qui rencontre l'ensemble des dispositions comprises dans le chapitre II (amendement n° 63 – Doc. n° 1062/5).

2. Votes

L'amendement n° 63 du Gouvernement est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

L'amendement n° 16 de M. Hendrick devient dès lors sans objet.

L'article tel qu'amendé est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Art. 3

1. Discussion

a) *Discussion sur la base du texte initialement proposé (Doc. n° 1062/1)*

Un premier intervenant se demande s'il ne serait pas préférable de considérer simultanément les dispositions des articles 3 et 4 du projet, relatives respectivement aux conditions d'obtention et au stage, plutôt que de les traiter à travers deux articles distincts, examinés successivement et donc séparément par la Commission. Ne s'agit-il pas là, en effet, de deux aspects d'un même objectif: l'amélioration de l'apprentissage de la conduite, que les statistiques relatives aux jeunes prouvent être insuffisant?

Un deuxième membre demande à quelle(s) directive(s) européenne(s) il est fait référence dans l'exposé des motifs.

Le Ministre cite la première directive du Conseil des Communautés européennes 80/1263/CEE du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire. Une deuxième directive est en préparation, qui remplacera le régime instauré par la première.

L'intervenant demande que le texte de cette proposition de directive soit mis à la disposition de la Commission.

D'une manière générale, le Ministre déclare que l'objectif des dispositions de l'article 3 est de permettre la traduction souple et rapide des directives européennes dans le droit national. C'est là, la raison de la délégation demandée par l'Exécutif, dont la marge de manoeuvre propre est de toute manière considérablement réduite par le caractère de plus en plus européen de ces matières.

Plusieurs intervenants n'en estiment pas moins excessifs les pouvoirs que l'article 3 vise à donner au Roi.

L'un d'entre eux ajoute que, s'il y a gain de souplesse dans la transposition des directives, le Parle-

heid gewonnen heeft, daarentegen hoe langer hoe moeilijker te weten kan komen wat de gevolgen zijn van de opdracht die het toegekend heeft. Als die opdracht eenmaal gegeven is, wordt aan de wetgever iedere mogelijkheid ontnomen om achteraf nog op te treden en zelfs om enige effectieve controle uit te oefenen.

De Raad van State is inderdaad de mening toegedaan dat iedere bemoeiing van de wetgever met een reglementaire tekst af te keuren is (cf. Stuk n° 421/2 — 1985/1986).

Kan de controle die het Parlement door middel van interpellaties mag uitoefenen, als effectief worden beschouwd? Het zou immers irrealistisch zijn om van een interpellatie aan het adres van de Minister die voor het wegverkeer bevoegd is en waarbij hem vragen worden gesteld over het gebruik dat hij van de hem gegeven opdracht heeft gemaakt, te verwachten dat ze tot gevolg zou hebben dat de Kamer hem door een stemming haar vertrouwen ontnemt.

Een ander lid vraagt zich af of de Nederlandse tekst van § 1, 1°, van artikel 23 van de wet niet moet worden aangepast om rekening te houden met de wijzigingen, voorgesteld in artikel 38, § 3 (artikel 18 van het ontwerp), waarnaar artikel 23, § 1, 1°, verwijst: in het voorgestelde artikel 38, § 3 wordt immers een onderscheid gemaakt tussen (theoretisch en praktisch) « examen » en (geneeskundig en psychologisch) « onderzoek ».

De Minister merkt op dat de beide bepalingen ingevoerd werden bij de wet van 9 juli 1976 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en dat het woord « examen » destijds zonder enig onderscheid gebruikt werd. Die terminologie kan voor ieder van beide bepalingen behouden worden.

1° en 3°

Die bepalingen hebben tot doel respectievelijk 2° en 4° van artikel 23, § 1, te vervangen.

Een lid merkt op dat het huidige artikel 23 op beide punten veel duidelijker is dan de bepalingen waarvoor men ze via artikel 3 van het ontwerp wil vervangen. Artikel 23 zoals het thans voorgesteld wordt, beperkt zich immers tot « praktisch examen » en « theoretisch examen », zonder verduidelijking inzake de inhoud van die examens; de huidige tekst verduidelijkt zulks echter wel. Het ware aangewezen de essentiële kenmerken van die examens in de wet op te nemen.

Een ander lid vraagt zich eveneens af waarom in de nieuwe redactie de woorden « in te richten » werden geschrapt. Indien de inhoud en de nadere regelen van de examens voortaan door de Koning worden bepaald, geldt zulks dan niet meer voor het organiseren van die examens?

Verscheidene leden vinden het overdreven dat ook de inhoud van de examens voortaan door de Koning bepaald kan worden.

ment est par contre de plus en plus difficilement à même de savoir ce qui résulte de la délégation qu'il a accordée. En outre, une telle délégation, une fois concédée, supprime en fait toute possibilité d'intervention ultérieure du pouvoir législatif et même tout contrôle effectif par celui-ci.

Le Conseil d'Etat estime en effet que l'intervention du législateur dans un texte réglementaire est à proscrire (cf. Doc. n° 421/2 - 1985/1986).

Quant au contrôle que peut exercer le Parlement par le biais d'interpellations, peut-il être considéré comme effectif, dès lors qu'il serait irréaliste d'attendre d'une interpellation au Ministre responsable de la circulation routière sur l'usage qu'il a fait des délégations accordées en matière de permis de conduire, que cette interpellation débouche sur un vote de sanction?

Un autre intervenant se demande si le texte néerlandais du § 1^{er}, 1°, de l'article 23 de la loi ne devrait pas être adapté pour tenir compte des modifications proposées à l'article 38, § 3 (article 18 du projet), auquel l'article 23, § 1^{er}, 1°, fait référence: à l'article 38, § 3 en projet, il est en effet établi une distinction entre « examen » (théorique et pratique) et « onderzoek » (médical et psychologique).

Le Ministre fait observer que les deux dispositions en cause ont été introduites par la loi du 9 juillet 1976 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, et que le terme « examen » a été employé indistinctement à l'époque. Cette terminologie peut être maintenue pour chacune des deux dispositions.

1° et 3°

Ces dispositions visent à remplacer respectivement le 2° et le 4° du § 1^{er} de l'article 23.

Un membre fait observer que, sur ces deux points, l'actuel article 23 est beaucoup plus précis que les dispositions que l'article 3 du projet vise à y introduire en remplacement. Dans l'article 23 en projet, il n'est en effet question que d'un « examen pratique » et d'un « examen théorique », sans qu'il soit indiqué sur quoi ces examens portent, ce que précise par contre le texte actuel. Il conviendrait que les caractéristiques essentielles de ces examens soient inscrites dans la loi.

De la même manière, un autre membre s'interroge sur les raisons qui ont conduit à la suppression du mot « organisé » dans la nouvelle rédaction proposée: si le contenu et les modalités des examens sont dorénavant réglés par le Roi, n'en ira-t-il par contre plus de même pour leur organisation?

Plusieurs membres estiment excessif que le contenu même des examens puisse dorénavant être déterminé par le Roi.

De heer Hendrick dient derhalve twee amendementen in (n^o 18 en 19 — Stuk n^o 1062/3), die niet tot doel hebben de tekst van de huidige § 1, 2^o en 4^o, te vervangen, maar wel de bij koninklijk besluit te bepalen aangelegenheden te beperken. De auteur zou liever zien dat de bevoegdheid van de Koning om de nadere regels van de opleiding te bepalen, weggelaten wordt (amendement n^o 19). Hij meent dat zulks de zaak van de lesgever moet blijven; een te omvangrijke reglementering zou alleen maar elke mogelijke pedagogische vernieuwing in de kiem smoren.

De auteur wenst dat indien die volledige schrapping er niet komt, in de wet verduidelijkt wordt dat de nadere regels voor de opleiding « slechts op grond van de desbetreffende richtlijnen van de Europese Gemeenschap » door de Koning worden bepaald (amendement n^o 18). Hij is met name van oordeel dat de bevoegdheden van het Bestuur in elk geval moeten beperkt worden. Indien een nieuwe Europese richtlijn overigens met de Belgische wet in tegenspraak zou zijn, moet het Parlement zich kunnen uitspreken.

2^o

Deze bepaling wil het tweede lid van 3^o opheffen.

Een lid wil weten waarom die bepaling wordt opgeheven. Worden de « geneeskundige schifting van en het geneeskundig toezicht op de autobestuurders » die vereist was krachtens de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen, eveneens opgeheven?

De Minister antwoordt dat die vereisten van kracht blijven in het raam van de reglementering inzake de rijbewijzen van categorie C, CE, D of DE, die ten andere steunt op een Europese richtlijn. Die vermelding in artikel 23 hoeft derhalve niet te worden behouden.

De heer Hendrick dient een amendement in (n^o 17 — Stuk n^o 1062/3) dat tot doel heeft die opheffingsbepaling van artikel 3, 2^o, van het ontwerp te schrappen. De auteur brengt in herinnering dat de Raad van State van oordeel is dat een dergelijke bepaling aan het eind van het ontwerp moet staan (Stuk n^o 1062/1, p. 38).

4^o

Die bepaling heeft tot doel een § 3 en een § 4 toe te voegen die de organisatie van de scholing en de erkenning van de autorijscholen moeten regelen.

Sommige leden menen dat het ontwerp de Koning in dat verband te ruime bevoegdheden verleent.

De heer Hendrick is de auteur van een amendement dat het 4^o wil weglaten (n^o 20 - Stuk n^o 1062/3).

Pour cette raison, M. Hendrick présente deux amendements (n^{os} 18 et 19 - Doc. n^o 1062/3), qui visent, non à remplacer le texte de l'actuel § 1^{er}, 2^o et 4^o, mais à limiter les matières susceptibles d'être réglées par arrêté royal. L'auteur préférerait que soit supprimé le pouvoir du Roi de déterminer les modalités de l'enseignement (amendement n^o 19), car ceci doit, à son sens, rester de la responsabilité de l'enseignant; trop de réglementation ne pourrait qu'étouffer toute possibilité d'innovation pédagogique.

A défaut de cette suppression totale, l'auteur souhaite qu'il soit précisé dans la loi que les modalités de l'apprentissage déterminées par le Roi ne peuvent l'être qu'« en fonction des directives des Communautés européennes en la matière » (amendement n^o 18). Il estime en effet qu'il faut de toute manière limiter les pouvoirs de l'Administration. En outre, si une directive européenne venait à s'opposer à la loi belge, il conviendrait que le Parlement eût alors la possibilité de prendre position.

2^o

Cette disposition vise à abroger le deuxième alinéa du § 1^{er}, 3^o.

Un membre s'interroge sur les raisons de la suppression de cette disposition. Supprime-t-on dès lors la surveillance et la sélection médicales pour les conducteurs qui y étaient soumis en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes?

Le Ministre répond que ces exigences restent requises. Elles sont prévues dans le cadre de la réglementation relative au permis de conduire des catégories C, CE, D ou DE, laquelle se fonde d'ailleurs sur une directive européenne. Il n'est dès lors pas nécessaire d'en maintenir la mention à l'article 23.

M. Hendrick dépose un amendement (n^o 17 - Doc. n^o 1062/3), visant à supprimer la présence de cette disposition abrogatoire à l'article 3, 2^o, du projet. L'auteur rappelle que, selon le Conseil d'Etat (Doc. n^o 1062/1, p. 38), semblable disposition devrait figurer à la fin du projet.

4^o

Cette disposition vise à ajouter un § 3 et un § 4 relatifs à l'organisation de l'apprentissage et à l'agrément des auto-écoles.

Des membres estiment excessive l'habilitation que le projet vise à donner au Roi en ces matières.

M. Hendrick est l'auteur d'un amendement (n^o 20 - Doc. n^o 1062/3) tendant à supprimer le 4^o.

b) Nieuwe voorstellen van de Regering

Na de opmerkingen van de verschillende sprekers te hebben gehoord, stelt de Minister voor het 1° en 3° weg te laten en aan het 4° een § 3 toe te voegen.

De tekst van artikel 3 luidt dan als volgt :

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

1° in § 1, wordt het tweede lid van 3° opgeheven;

2° een § 3 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

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

c) Bespreking op grond van de nieuwe voorstellen van de Regering

De verschillende sprekers nemen met voldoening kennis van de nieuwe tekst die ten dele met de kritiek rekening houdt.

De daaropvolgende bespreking is vooral toegespitst op de paragraaf die aan artikel 23 van de wet werd toegevoegd en die de Minister wenst te behouden. Die paragraaf heeft betrekking op de door de Koning gevraagde machtiging om de erkenning van autorij-scholen te regelen.

Een eerste spreker wenst te vernemen waarom die machtiging uitdrukkelijk wordt gevraagd, gelet op het feit dat de autorij-scholen in ieder geval nu al aan een aantal eisen moeten voldoen.

De Minister antwoordt dat die machtiging ertoe strekt de erkenning van autorij-scholen een wettelijke grondslag te geven. Op dit ogenblik vloeien de normen waaraan de autorij-scholen moeten voldoen weliswaar ook uit de wet voort, maar dat gebeurt op een minder directe manier. Een uitgebreide wettelijke basis lijkt wenselijk wanneer men het kwaliteitspeil van de autorij-scholen wil verbeteren.

Het lid vraagt of het om een wettelijk geregeld beroep gaat.

De Minister antwoordt ontkennend.

In ieder geval zal het in de toekomst mogelijk zijn om de rij-scholen die aan de bij koninklijk besluit vastgelegde voorwaarden voldoen, op grond van de aan de Commissie voorgelegde tekst te erkennen. De scholen die niet aan de gestelde eisen beantwoorden, zullen weliswaar niet verboden, maar ook niet erkend worden.

Een lid leidt uit dat antwoord af dat de lessen die in sommige gevallen zouden moeten worden gevolgd (voorwaarde in het kader van de maatregelen voor de stage of het rijbewijs met punten), dan ook verplicht in een erkende autorij-school zullen moeten plaatsvinden.

Dezelfde spreker vraagt of opportuniteitsbeslissingen mogelijk blijven : zal de Minister de erkenning kunnen weigeren of is een school die aan de opgelegde voorwaarden voldoet automatisch erkend?

b) Nouvelles propositions du Gouvernement

Après avoir entendu les observations exprimées par les différents intervenants, le Ministre propose de supprimer le 1°, le 3°, et l'ajout d'un § 3 au 4°.

Le texte de l'article 3 devient dès lors :

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

1° au § 1^{er}, le deuxième alinéa du 3° est abrogé;

2° il est ajouté un § 3, rédigé comme suit :

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

c) Discussion sur la base des nouvelles propositions du Gouvernement

Les différents intervenants prennent note avec satisfaction de ce que le nouveau texte proposé rencontre une partie des critiques formulées.

La discussion subséquente se concentre sur le paragraphe dont le Ministre a souhaité maintenir l'ajout à l'article 23 de la loi. Ce paragraphe porte sur la délégation demandée par le Roi pour organiser l'agrément des auto-écoles.

Un premier intervenant demande pourquoi cette délégation est expressément demandée, étant donné que certaines exigences sont de toute manière d'ores et déjà imposées aux écoles de conduite.

Le Ministre répond que cette délégation a pour but de donner une base légale directe à l'agrément des auto-écoles. A l'heure actuelle, si les normes imposées aux écoles de conduite découlent bien de la loi, c'est cependant d'une manière plus indirecte. L'élargissement de la base légale apparaît souhaitable, dès lors que l'on se propose d'augmenter le niveau qualitatif des écoles.

Le membre demande s'il s'agit d'une profession réglementée.

Le Ministre répond par la négative.

Toutefois, sur la base du texte qui est proposé à la Commission, il sera dorénavant possible d'organiser l'agrément des écoles satisfaisant aux conditions arrêtées par le Roi. Les écoles ne rencontrant pas ces conditions ne seraient pas interdites, mais ne seraient pas agréées.

Le membre conclut de cette réponse que, dans la mesure où le fait de suivre un cours pourrait constituer une condition dans certaines situations (c'est-à-dire dans le cadre des mesures envisagées pour le stage ou le permis à points), il y aurait alors obligation de le faire dans une auto-école agréée.

Le même intervenant demande si des décisions d'opportunité restent possibles : le Ministre gardera-t-il la possibilité de refuser l'agrément, ou celui-ci sera-t-il automatique dès que les conditions imposées seront remplies?

De Minister antwoordt dat de voorkeur wordt gegeven aan een niet automatische erkenning, zodat de autorijsscholen niet plots als paddestoelen uit de grond rijzen.

Een al te groot aanbod op de rijlessenmarkt zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor de kwaliteit van die lessen.

Het lid vraagt of de Commissie bij wijze van documentatie over een lijst van de bestaande rijsscholen kan beschikken.

Vervolgens wordt besproken aan welk soort voorwaarden de rijsscholen moeten voldoen en hoe streng die voorwaarden moeten zijn.

Aangaande dit punt achten alle sprekers het noodzakelijk dat een aantal minimumnormen worden voorgeschreven. Een van hen vindt evenwel de bestaande voorschriften al veel te pietluttig. Natuurlijk bewist hij niet dat er bepaalde voorwaarden moeten worden opgelegd, maar na erop te hebben gewezen dat de erkenning slechts voorlopig is, vraagt hij dat in de wet zelf duidelijke criteria worden vastgelegd. Ook al zijn voorwaarden noodzakelijk, toch mag het niet in de bedoeling liggen de organisatie van de rijsscholen tot in alle mogelijke details te regelen. De daaruit voortvloeiende overdreven uniformering zou onvermijdelijk tot gevolg hebben dat iedere poging tot creativiteit van de lesgevers in de kiem wordt gesmoord en bovendien zou ook het peil van de examens dalen.

De Minister antwoordt dat het opleggen van voorwaarden een kwalitatieve verbetering van het verstrekte onderwijs moet met zich brengen. Het mag niet de bedoeling zijn de lessen tot in alle mogelijke details te regelen.

Een lid vraagt wat men van de kwaliteit van het bestaande onderwijs en van de moeilijkheidsgraad van het theoretische examen moet denken.

De Minister antwoordt dat het buitengewoon hoge aantal ongevallen waarbij jonge bestuurders zijn betrokken niet te wijten is aan een ontoereikende theoretische opleiding, maar wel aan het gebrek aan praktische rijervaring van die bestuurders. Dat is trouwens de reden waarom hij voor de nieuwe bestuurders een stage wenst in te voeren.

De Minister verklaart ook nog dat het niveau van het in de rijsscholen verstrekte onderwijs zijns inziens omhoog moet. In die context kan men zo nodig de rijinstructeurs verplichten een opleidingscursus te volgen. Dergelijke cursussen worden op dit ogenblik uitsluitend op vrijwillige basis gevolgd.

Na afloop van die bespreking stelt de Regering een amendement (n° 64) voor ter vervanging van artikel 3 (Stuk n° 1062/5).

d) Bespreking aan de hand van amendement n° 64 van de Regering, dat artikel 3 vervangt

De tekst van dit amendement is de weerslag van de voorafgaande besprekingen, maar introduceert niettemin een nieuw en bijgevolg nog niet besproken ge-

Le Ministre répond qu'il est préférable que l'agrément ne présente pas un caractère automatique, de manière à ce qu'on n'assiste pas à une inflation exagérée du nombre d'auto-écoles.

En effet, une offre trop abondante sur le marché des cours de conduite pourrait avoir des conséquences dommageables sur le niveau de ceux-ci.

Le membre demande que la Commission puisse disposer, à titre documentaire, d'une liste des écoles existantes.

La discussion porte ensuite sur le caractère et le niveau des conditions auxquelles les écoles de conduite devront satisfaire.

Les membres qui interviennent sur ce point estiment nécessaire la prescription de certaines normes minimales. L'un d'entre eux juge toutefois la réglementation actuelle déjà exagérément tâtillonne. Certes, il ne conteste pas la nécessité d'imposer certaines conditions, mais, après avoir souligné que l'agrément n'est donné qu'à titre précaire, il demande que des critères clairs soient fixés dans la loi elle-même. Si des conditions sont nécessaires, elles ne doivent pas avoir pour objet de régler l'organisation des écoles de conduite dans le détail : l'uniformisation excessive qui en résulterait aurait inévitablement pour conséquence la suppression de toute tentative de créativité de la part des enseignants et l'abaissement du niveau des examens.

Le Ministre répond que la prescription de conditions a pour but d'améliorer la qualité de l'enseignement dispensé et non de régler l'organisation des cours dans le détail.

Un membre demande ce qu'il convient de penser de la qualité de l'enseignement actuel, ainsi que du niveau de l'examen théorique.

Le Ministre répond que le nombre excessif d'accidents frappant les nouveaux conducteurs résulte non pas de déficiences au niveau théorique mais de l'expérience de ces conducteurs en ce qui concerne la pratique de la conduite. C'est pourquoi il est proposé d'instaurer un stage des nouveaux conducteurs.

Le Ministre déclare d'autre part qu'il lui paraît nécessaire de relever les exigences concernant l'enseignement dispensé dans les écoles de conduite. Dans cette optique, on pourrait, le cas échéant, rendre obligatoire la participation des moniteurs à des cours de formation qui, à l'heure actuelle, ne sont encore suivis que sur une base volontaire.

A la suite de cette discussion, le Gouvernement dépose un amendement (n° 64), qui tend à remplacer l'article 3 (Doc. n° 1062/5).

d) Discussion sur la base de l'amendement n° 64 du Gouvernement, qui remplace l'article 3

Le texte de cet amendement découle de la discussion qui précède, en introduisant néanmoins un élément neuf et dès lors non encore examiné. Une

geven. Ter vervanging van het 4° van § 1 van artikel 23 van de wet wordt namelijk een bepaling voorgesteld die de leerstof vaststelt waarop de door de Koning georganiseerde examens betrekking hebben; de tekst neemt de bestaande bepaling over en vult ze aan met nieuwe vakken.

De Minister merkt op dat het hier zaak is de wetgeving aan te passen aan de feitelijke toestand die het gevolg is van de toepassing van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen, welke de inhoud van de theorie- en praktijkexamens regelen. Examen over de vakken die zijn toegevoegd aan de in artikel 23, § 1, 4°, voorkomende opsomming is nu reeds vereist voor de verkrijging van bepaalde types van rijbewijs.

Op verzoek van een lid preciseert hij dat « de eerste hulp bij ongevallen » kan worden vergeleken met de elementaire begrippen die tijdens de door het Rode Kruis georganiseerde EHBO-lessen worden bijgebracht.

2. Stemmingen

Amendement n° 64 van de Regering, dat artikel 3 vervangt, wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Bijgevolg vervallen de amendementen n°s 17, 18, 19 en 20 van de heer Hendrick.

Het aldus geamendeerde artikel wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 4

1. Bespreking

a) *Het huidige artikel 24*

Een lid ziet geen enkel verband tussen de tekst van het voorgestelde artikel 24 — dat betrekking heeft op de invoering van een stageperiode voor nieuwe chauffeurs — en de bepaling die het vervangt: het huidige artikel 24 handelt immers over de situaties waarin het rijbewijs moet worden ingeleverd bij het overheidsorgaan dat het afgegeven heeft, hetzij voor kanttekening, hetzij voor intrekking. Op welke manier zullen de bij het huidige artikel 24 bedoelde situaties voortaan geregeld worden?

De Minister antwoordt dat die bepaling vervangen wordt door de — bij het voorgestelde artikel 30, § 1, 4°, (art. 9) ingevoerde — strafmaatregelen t.a.v. hij die « een motorvoertuig bestuurt terwijl hij lijdt aan een van de lichaamsgebreken of aandoeningen, door de Koning bepaald overeenkomstig artikel 23, § 1, 3°, of indien hij niet voldaan heeft aan het geneeskundig onderzoek, door de Koning opgelegd in de gevallen die Hij bepaalt ».

Men heeft de voorkeur gegeven aan een wijziging van de strafmaatregelen waardoor de inlevering — wat in de praktijk bijna nooit gebeurt — overbodig wordt.

disposition est en effet proposée en remplacement du 4° du § 1^{er} de l'article 23 de la loi, qui détermine les matières sur lesquelles portent les examens organisés par le Roi; le texte proposé reprend, en la complétant par l'ajout de nouvelles matières, la disposition existante.

Le Ministre fait observer qu'il s'agit ici d'adapter la législation à l'état de fait qui résulte de l'application des directives des Communautés européennes, lesquelles règlent le contenu des examens théoriques et pratiques. Les matières ajoutées à l'énumération qui figure à l'article 23, § 1^{er}, 4°, sont donc d'ores et déjà requises pour l'obtention de certains types de permis.

A la demande d'un membre, il précise que « les premiers soins à apporter en cas d'accident » peuvent être comparés aux notions élémentaires enseignées dans les cours de secourisme organisés par la Croix-Rouge.

2. Votes

L'amendement n° 64 du Gouvernement qui remplace l'article 3 est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

Les amendements n°s 17, 18, 19 et 20 de M. Hendrick sont dès lors déclarés sans objet.

L'article tel qu'amendé est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

Art. 4

1. Discussion

a) *L'actuel article 24*

Un membre constate que le texte de l'article 24 en projet, qui porte sur l'instauration d'un stage pour les nouveaux conducteurs, ne présente aucun rapport avec la disposition qu'il remplace: l'actuel article 24 traite en effet des situations où il est requis de présenter le permis à l'autorité qui l'a délivré, soit pour émargement soit pour retrait. De quelle manière les situations visées par l'actuel article 24 sont-elles réglées dorénavant?

Le Ministre répond que cette disposition est remplacée par la sanction — introduite à l'article 30, § 1^{er}, 4°, en projet (art. 9 du projet) — de celui qui « conduit un véhicule à moteur alors qu'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 23, § 1^{er}, 3°, ou qu'il n'a pas satisfait à l'examen médical imposé par le Roi dans les cas qu'Il détermine. »

Il a paru préférable de modifier les sanctions, de sorte que la présentation du permis, qui n'est pratiquement jamais appliquée, devient superflue.

De wet laat bovendien op algemene wijze toe dat de Koning de voorwaarden inzake de geldigheid van het rijbewijs bepaalt, waaraan ook inzake de medische criteria moet worden voldaan.

Het lid vestigt de aandacht op de toestand van de personen die lijden aan een handicap welke hen ongeschikt maakt om een normaal voertuig te besturen, maar die toch in staat zijn om te rijden in een voertuig dat aan hun handicap aangepast is. Volgens hem wordt hun situatie door de bepalingen van het ontwerp niet opgelost.

Een ander lid komt tot de conclusie dat het voorgestelde artikel 30, § 1, 4°, dienovereenkomstig gepreciseerd en aangevuld zou moeten worden.

b) Opmerkingen van de leden op grond van de onspronkelijk voorgestelde tekst (Stuk n° 1062/1)

De bespreking van het voorgestelde artikel 4 geeft aanleiding tot een algemeen debat over de beste methode om beginnende bestuurders met het autorijden vertrouwd te maken.

Tijdens dat debat blijkt dat het merendeel van de opmerkingen betrekking had op de specifieke situatie van de jongeren.

De bedenkingen over de eigenlijke bewoordingen van artikel 4 hadden in hoofdzaak betrekking op de bevoegdheden die door dat artikel aan de Koning worden gegeven om de stage voor nieuwe bestuurders te organiseren. Bijna alle sprekers waren het erover eens dat die bevoegdheden te ruim zijn.

Voor het verslag van deze bespreking werden de bijdragen van de verschillende sprekers gegroepeerd volgens hun respectieve benadering (verschillende uiteenzettingen, alsmede de verdediging van verschillende amendementen werden aldus samengebracht). Er werd dus niet voor een opsplitsing per thema gekozen.

*
* *

Twee sprekers zijn geen voorstander van de stage, noch van de beperkingen die aan de nieuwe houders van een rijbewijs worden opgelegd. Zij stellen daarentegen voor de minimumleeftijd waarop men mag leren rijden, te verlagen. Het feit dat jongeren maar al te vaak bij verkeersongevallen zijn betrokken, moet immers een afdoende reden zijn om het aantal mogelijkheden om te leren rijden uit te breiden en de jongeren vroegtijdig met het besturen van een auto vertrouwd te maken.

Een van beide sprekers vraagt of het beoordelingsverslag van het Franse experiment ter zake aan de Commissie kan worden verstrekt.

Beiden betreuren bovendien dat het gevaarlijke, zelfs agressieve gedrag van de jonge bestuurders overdreven sterk in de verf wordt gezet, terwijl slechts een minderheid van de jongeren een dergelijk gedrag vertoont.

La loi permet en outre d'une manière générale au Roi de fixer les conditions de validité du permis de conduire, conditions auxquelles il doit également être satisfait en ce qui concerne les critères médicaux.

Le membre attire l'attention sur la situation des personnes qui, atteintes d'un handicap les rendant inaptes à la conduite d'un véhicule normal, sont par contre à même de circuler dans un véhicule adapté à leur handicap. Il estime que leur situation n'est pas rencontrée par les dispositions du projet.

Un autre membre conclut qu'il conviendra de préciser et de compléter en ce sens l'article 30, § 1^{er}, 4° en projet.

b) Observations des membres sur la base du texte initialement proposé (Doc. n° 1062/1)

L'examen du texte proposé à l'article 4 donne lieu à une discussion globale sur la meilleure manière d'organiser la familiarisation à la conduite des conducteurs débutants.

Au sein de ce débat, la plus grande partie des observations formulées avaient trait à la situation spécifique des jeunes.

Les remarques relatives aux termes mêmes des dispositions de l'article 4 ont principalement concerné les pouvoirs que cet article vise à donner au Roi pour l'organisation du stage des nouveaux conducteurs. Les différents intervenants en ont quasi unanimement dénoncé le caractère trop étendu.

Pour le compte rendu de cette discussion, les interventions ont été regroupées par type d'approche (associant dès lors plusieurs interventions ainsi que la défense de différents amendements), plutôt que scindées par thème.

*
* *

Deux intervenants s'opposent au stage et aux restrictions imposés aux nouveaux titulaires d'un permis de conduire. Ils proposent au contraire d'abaisser l'âge à partir duquel peut avoir lieu l'apprentissage de la conduite, estimant que la trop grande implication des jeunes dans les accidents de la circulation doit inciter à élargir les possibilités d'apprentissage et à encourager la familiarisation précoce avec la conduite automobile.

L'un d'entre eux demande que le rapport d'évaluation de l'expérience française en la matière soit communiqué à la Commission.

Ils déplorent également tous les deux que l'accent ait été mis de manière excessive sur le comportement dangereux, voire agressif, des jeunes conducteurs, alors que seule une minorité de jeunes fait montre de ces caractéristiques.

Zij zijn beiden de mening toegedaan dat de beoogde beperkingen en repressiemaatregelen in verband met de stage voor de jongeren waarvan sprake in de memorie van toelichting en de inleiding, in ieder geval het risico lopen totaal hun doel voorbij te schieten : niet alleen zijn sommige van die maatregelen volledig onrealistisch en zelfs onmogelijk uit te voeren, er kan ook nu al met zekerheid worden gesteld dat het aan de nodige controlemiddelen zal ontbreken.

Een van die sprekers voegt eraan toe dat die maatregelen de jongeren die zich nu al onverantwoord gedragen, tot nog meer bravourestukjes zullen aanzetten, terwijl zij die verstandig handelen — het grootste gedeelte van de jongeren dus — zullen worden gestraft.

De tweede spreker wijst op mogelijke andere negatieve gevolgen van de aangekondigde beperkingen : uitjes zullen over de weekdays worden gespreid, in plaats van zich tot het weekend te beperken en voor de jongeren die de stage al achter de rug hebben, bestaat het gevaar dat ze te veel personen in hun auto meenemen.

Hij onderstreept ook de sentimentele waarde die een (eerste) auto voor jongeren heeft, alsmede het feit dat een auto op het platteland en in de voorsteden onmisbaar is, gezien het gebrek aan voldoende openbaar vervoer.

Die benadering vindt haar beslag in de amendementen n^{rs} 21 van de heer Hendrick en 25 van de heer Draps c.s. (cf. stuk n^o 1062/3).

Zij strekken ertoe de rijopleiding al op zestien-, respectievelijk zeventienjarige leeftijd toe te staan.

In tegenstelling tot amendement n^o 21, gaat in amendement n^o 25 die vervroegde rijopleiding met een aantal beperkingen gepaard en wordt de uitvoerende macht gemachtigd om de voorwaarden voor die facultatieve stage te regelen. De hoofdiener legt er de nadruk op dat hij op die manier de rijopleiding progressief wil laten verlopen, waarbij hij evenwel wenst te vermijden dat twee categorieën van rijbewijzen wordt gecreëerd, die aan de houders ervan zeer uiteenlopende rechten toekennen.

De indieners van amendement n^o 21 dient ook een amendement in bijkomende orde in (n^o 22), dat bepaalt in welke domeinen de Koning bijzondere maatregelen voor nieuwe bestuurders mag voorschrijven en dat bovendien ook de maximumduur van die maatregelen vastlegt.

*
* *

Er worden twee amendementen ingediend (n^o 56 van de heren Tomas en Lebrun, ter vervanging van amendement n^o 4 van dezelfde indieners, en n^o 50 van de heren Clerfayt en Lagasse - Stuk n^o 1062/3) waarvan de indieners zich weliswaar niet verzetten tegen de idee van de stage en de beperkingen voor nieuwe bestuurders, maar wel de bijzondere maatregelen

Tous deux jugent que les restrictions et les mesures répressives envisagées en matière de stage des jeunes, dans l'exposé des motifs et dans l'exposé introductif risquent de toute manière de se révéler totalement inefficaces : non seulement certaines d'entre elles s'avèrent irréalistes voire totalement irréalisables, mais il est d'ores et déjà certain que les moyens de contrôle feront défaut.

L'un de ces intervenants ajoute que ces mesures vont même inciter à la bravade précisément ceux des jeunes qui ont un comportement irresponsable, tout en pénalisant en fait tous ceux qui sont raisonnables, c'est-à-dire le plus grand nombre.

Le second orateur insiste sur d'autres effets pervers possibles des restrictions annoncées : l'étalement des sorties sur les jours de la semaine ou, au retour des sorties du week-end, la surcharge des véhicules conduits par ceux des jeunes qui ont dépassé la période de stage.

Il souligne également la forte valeur affective qu'a la (première) voiture dans la vie des jeunes, ainsi que son caractère absolument nécessaire dans les régions rurales et suburbaines, vu l'insuffisance de l'offre de transport public.

Les amendements n^{os} 21 de M. Hendrick et n^o 25 de M. Draps et consorts (cf. Doc. n^o 1062/3) découlent de cette approche.

Ils visent à autoriser l'apprentissage dès l'âge de 16 ans et l'âge de 17 ans respectivement.

A la différence de l'amendement n^o 21, l'amendement n^o 25 prévoit d'assortir cet apprentissage anticipé d'un certain nombre de restrictions et donne délégation à l'Exécutif pour régler les conditions de ce stage facultatif. L'auteur principal souligne avoir voulu instaurer ainsi une progressivité dans l'apprentissage de la conduite, tout en évitant de créer deux catégories de titulaires du permis aux droits très différents.

L'auteur de l'amendement n^o 21 introduit également un amendement en ordre subsidiaire (n^o 22), qui vise à préciser les domaines dans lesquels le Roi peut prescrire des mesures particulières pour les nouveaux titulaires, ainsi que la durée maximale de ces mesures.

*
* *

Deux amendements (n^o 56 de MM. Tomas et Lebrun, introduit en remplacement de l'amendement n^o 4 des mêmes auteurs, et n^o 50 de MM. Clerfayt et Lagasse - Doc. n^o 1062/3) sont déposés, qui, sans s'opposer à la philosophie du stage et des restrictions imposées aux nouveaux conducteurs, ont néanmoins tous deux pour but de limiter les mesures particu-

voor die nieuwe bestuurders wensen te beperken. Zij willen de bevoegdheden die volgens artikel 4 van het ontwerp aan de Koning moeten worden verleend, inperken omdat de gevraagde bevoegdheden als overdreven worden beschouwd.

Amendement n° 56 beperkt de duur van de stage tot 18 maanden. De op die stage betrekking hebbende maatregelen vervallen op het ogenblik dat een rijbewijs wordt afgeleverd met geringer aantal punten bij de start. Indien de nieuwe bestuurder tijdens die periode alle punten verliest, zal hij bij wijze van straf een specifieke opleiding moeten volgen.

De indieners bepalen bovendien dat nieuwe bestuurders die tussen 18 en 23 jaar oud zijn tijdens de eerste zes maanden van de stage bijzondere beperkingen kunnen opgelegd krijgen. Zij wensen bovendien dat vervroegde rijlessen worden toegestaan vóór de leeftijd waarop men een rijbewijs kan halen, en wel vanaf zeventien jaar. Voor de jongeren die die opleiding hebben gevolgd, vervallen op dat ogenblik de bijzondere maatregelen die hun tijdens de eerste zes maanden van de stage hadden kunnen worden opgelegd.

Een van de indieners van amendement n° 50 verklaart met klem dat hij het niet eens is met het standpunt dat door de indieners van de amendementen n°s 21 en 24 wordt verdedigd. In die amendementen wordt de idee van de stage ofwel van de hand gewezen, ofwel met de vervroegde rijsholing verward. Het gaat hier evenwel om twee totaal verschillende zaken, die beide een interessante denkrichting vormen en dan ook de nodige aandacht verdienen. Onder die voorwaarden moet de stage ofwel worden afgeschaft, ofwel moet ze minder streng zijn, zodra op een andere procedure (vervroegde rijopleiding) een beroep wordt gedaan.

*
* *

De heer De Croo c.s. dient de amendementen n°s 1 en 2 in (Stuk n° 1062/2), waaruit blijkt dat de indieners zich verzetten tegen een stage die een tweede categorie van rijbewijzen in het leven zou roepen, waardoor de houders van dergelijke rijbewijzen slechts over beperkte rechten zouden beschikken.

Net als de overige leden die tijdens de bespreking het woord voerden, klaagt de hoofdindieners de onduidelijke formulering van artikel 4 aan (« ...kan Hij [de Koning] 'onder meer'... voorschrijven... »). Dat betel evenwel niet dat de tekst van het amendement in bijkomende orde (n° 2) radicaal afwijkt van de door de vorige sprekers geformuleerde voorstellen wat de gekozen methode betreft: het is immers niet zozeer zaak om bij artikel 4 aan de Koning verleende bevoegdheden te beperken, maar wel om een duidelijk onderscheid te maken tussen de periode die aan de afgifte van het rijbewijs voorafgaat (en waarin de betrokkenen die houder zijn van een scholingsbewijs en voorlopig rijbewijs aan een aantal beperkingen

lières applicables aux nouveaux conducteurs. Ils visent dès lors à circonscrire les pouvoirs que l'article 4 du projet tend à donner au Roi, l'habilitation demandée étant jugée excessive.

L'amendement n° 56 limite la durée du stage à 18 mois, et les mesures qui s'y rapportent à l'octroi d'un permis affecté d'un nombre de points initial réduit. En cas de perte de la totalité des points durant cette période, il est prévu que le nouveau conducteur pénalisé soit tenu de suivre une formation spécifique.

Les auteurs prévoient en outre que des restrictions particulières puissent être imposées pendant les six premiers mois du stage aux nouveaux conducteurs âgés de 18 à 23 ans. Ils souhaitent d'autre part que l'apprentissage anticipé à la conduite soit autorisé avant l'octroi du permis de conduire, à partir de 17 ans. Pour les jeunes ayant suivi cette formation, les mesures particulières susceptibles d'être imposées durant les six premiers mois du stage ne seraient pas d'application.

L'un des auteurs de l'amendement n° 50 souligne son désaccord avec la position défendue par les auteurs des amendements n°s 21 et 24, qui soit récusent l'idée du stage, soit confondent celui-ci avec l'apprentissage anticipé. Or, il s'agit là de deux notions bien distinctes, qui constituent chacune une piste intéressante et méritent dès lors toutes deux d'être étudiées; dans ces conditions, le stage devrait être soit supprimé, soit allégé lorsqu'il y a eu recours à l'autre procédé, c'est-à-dire à l'apprentissage anticipé de la conduite.

*
* *

M. De Croo et consorts déposent les amendements n°s 1 et 2 (Doc. n° 1062/2), qui témoignent de l'opposition de leurs auteurs à un stage qui créerait une deuxième catégorie de titulaires du permis, ne jouissant que de droits réduits.

Si, comme les autres membres qui sont intervenus dans la discussion, l'auteur principal dénonce l'imprécision de la formulation de l'article 4 (« Il [le Roi] peut 'notamment' prévoir... »), le texte de l'amendement subsidiaire (n° 2) s'écarte toutefois des propositions des intervenants précédents en ce qui concerne la méthode retenue: il ne s'agit pas tant ici de circonscrire les pouvoirs que l'article 4 vise à donner au Roi, que de distinguer radicalement la période qui précède l'obtention du permis (où les intéressés, titulaires d'un titre d'apprentissage et d'un permis de conduire provisoire, pourraient se voir imposer des restrictions) de celle qui suit cette obtention, où plus aucune restriction ne serait possible. L'auteur princi-

kunnen worden onderworpen) en de periode die op de afgifte van het rijbewijs volgt en waarin iedere vorm van beperking is uitgesloten. De hoofdindieners verkiest die oplossing uit een wetgevingstechnisch oogpunt.

*
* *

In deze eerste fase van de bespreking van artikel 4 wordt tot slot nog een amendement ingediend door de heer Winkel (n° 55 — cf. Stuk n° 1062/3). Het heeft betrekking op de wijze van organisatie van een stageperiode die twee jaar zou duren, en zou de stagelopende bestuurders verplichten na één jaar een bijscholing te volgen.

*
* *

Een laatste spreker ziet het vraagstuk van de stage in een ruimere benadering van het probleem van de jonge autobestuurders. Hij is de mening toegedaan dat een betere scholing gepaard zou moeten gaan met een betere preventie, via sensibiliseringscampagnes en een versterkte aanwezigheid van de ordediensten op gevaarlijke plaatsen en tijdstippen.

Voorts vindt hij het jammer dat de auto door de jonge chauffeurs te vaak eerder als een sterk gevoelsgeladen object dan als een gewoon vervoermiddel beschouwd wordt : de autoreclame moet dan ook strenger gereguleerd worden.

c) Nieuwe voorstellen van de Regering

De Minister constateert dat de Commissie het oogmerk van het wetsontwerp — met name de bestrijding van de verkeersonveiligheid en in casu de noodzaak om de nieuwe automobilisten beter op hun eerste deelneming aan het verkeer voor te bereiden — niet in twijfel trekt, maar dat vrijwel alle leden afwijzend schijnen te staan tegenover het idee van een rijbewijs « op proef », met andere woorden een reeds uitgereikt rijbewijs dat achteraf nog aan beperkingen onderworpen zou zijn.

De Minister verklaart zich bereid om die zienswijze te aanvaarden en om in te stemmen met de door de Commissie geuite wens dat de jongeren reeds vóór hun achttiende verjaardag de kans krijgen om zich met het besturen van een auto vertrouwd te maken.

Hij formuleert derhalve de volgende voorstellen :

a) de kandidaat-bestuurder zou een scholingsperiode moeten doormaken, die zou vergezeld gaan van een aantal verplichtingen en beperkingen;

b) na afloop van die stage krijgt de kandidaat, mits hij voor een praktisch examen geslaagd is, een rijbewijs dat hem dezelfde onverkorte mogelijkheden biedt als aan de andere bestuurders; tijdens de periode na het behalen van het rijbewijs zou dat laatste echter wel minder zekerheid bieden, aangezien voor de nieuwe

pal estime cette voie préférable, du point de vue de la technique législative.

*
* *

Un dernier amendement est déposé au cours de cette première phase de la discussion de l'article 4 (amendement n° 55 de M. Winkel — cf. Doc. n° 1062/3). Il organise les modalités d'un stage d'une durée de deux ans en y associant l'obligation de suivre des cours de révision après un an.

*
* *

Un dernier intervenant replace la question du stage dans une approche plus globale du problème des jeunes conducteurs. Il estime que le renforcement de l'apprentissage doit s'accompagner d'une amélioration de la prévention, à travers des campagnes de sensibilisation et une augmentation de la présence des forces de l'ordre aux endroits et aux moments dangereux.

Il déplore d'autre part que la voiture soit trop souvent pour les jeunes conducteurs un objet à forte valeur affective plutôt qu'un simple moyen de déplacement : une réglementation plus stricte de la publicité automobile s'impose.

c) Nouvelles propositions du Gouvernement

Le Ministre constate que la Commission ne conteste pas l'objectif du projet de loi, c'est-à-dire la lutte contre l'insécurité routière et, en l'occurrence, la nécessité de mieux armer les nouveaux conducteurs dans leurs premières incursions sur la route, mais qu'un quasi consensus semble exister en son sein pour rejeter l'idée d'un permis de conduire « à l'essai », qui verrait le permis, une fois délivré, encore subordonné à des restrictions.

Le Ministre se déclare prêt à accepter cette approche et à marquer également son accord sur le souhait exprimé par la Commission de permettre aux jeunes de se familiariser à la conduite automobile dès avant l'âge de 18 ans.

Il formule dès lors les propositions suivantes :

a) le candidat conducteur devrait passer par une période d'apprentissage qui serait assortie d'un certain nombre de contraintes et de limitations;

b) au terme de cette période d'apprentissage, le candidat se verrait octroyer, moyennant la réussite de l'examen pratique, un permis de conduire lui donnant pleinement les mêmes possibilités qu'aux autres conducteurs; durant la période qui suit l'obtention du permis, celui-ci serait cependant plus précaire, étant

houder het in het raam van het rijbewijs met punten ingevoerde puntenkapitaal zou worden verminderd.

In antwoord op vragen van de leden licht de Minister vervolgens de mogelijke formules toe :

a) de scholingsperiode zou de periode zijn die begrepen is tussen het slagen voor het theoretisch examen en het slagen voor het praktisch examen. De leerling-bestuurders zouden ondertussen een leervergunning krijgen.

De Minister belooft dat hij de formule van de vervroegde scholing (bijvoorbeeld vanaf 17 jaar) zal laten onderzoeken, met dien verstande evenwel dat het eigenlijke rijbewijs in geen geval vóór de leeftijd van 18 jaar kan worden uitgereikt.

Na erop te hebben gewezen dat het nader uitwerken van dergelijke bepalingen geen wetswijzigingen vereist, verklaart de Minister dat hij daartoe een koninklijk besluit zal laten voorbereiden. Hij verbindt zich ertoe het voor advies aan de Commissie voor te leggen.

De duur van de scholingsperiode, die in geval van vervroegde scholing op één jaar zou kunnen worden vastgesteld, kan eventueel tot zes maanden worden beperkt wanneer de kandidaat-bestuurder reeds achttien jaar oud is.

De verplichtingen waarmee de scholingsperiode gepaard gaat, zouden voor oudere kandidaat-bestuurders (bijvoorbeeld ouder dan 23 jaar) gedeeltelijk kunnen worden beperkt.

b) de duur van een weliswaar volwaardig rijbewijs dat, om de maturiteit van de nieuwe bestuurders te verhogen, meer precair is omdat een beperkt puntenkapitaal wordt toegekend, kan eventueel op 18 maanden worden bepaald.

In die onderstelling kan de minimumleeftijd, waarop de nieuwe bestuurder tegelijkertijd in het bezit zou kunnen worden gesteld van het rijbewijs en van een eventueel volledig puntenkapitaal, worden bepaald op 19,5 jaar voor de chauffeurs die gebruik gemaakt hebben van de mogelijkheid tot vervroegde scholing (dit is : vervroegde scholing gedurende 1 jaar vanaf 17 jaar; slagen voor een praktisch examen en behalen van het rijbewijs op 18 jaar; « precair » rijbewijs gedurende 18 maanden). Voor de anderen zou die leeftijd ten vroegste worden vastgesteld op 20 jaar (tenminste 6 maanden scholing vanaf 18 jaar afhankelijk van de bestaande opleidingssystemen; slagen voor het praktisch examen en behalen van het rijbewijs op ten vroegste 18,5 jaar; « precair » rijbewijs gedurende 18 maanden).

d) *Bespreking op grond van de nieuwe regeringsvoorstellen*

Een lid betreurt dat de gedane voorstellen het aantal voertuigen op de weg waarschijnlijk nog zal doen toenemen.

Hij vindt het bovendien jammer dat de aandacht te veel is toegespitst op de bestuurder en onvoldoende op

gegeven dat het aantal punten geïntroduceerd in het kader van de vergoeding van de schade zou worden verminderd.

En réponse à des questions des membres, le Ministre précise ensuite les formules envisagées :

a) la période d'apprentissage serait la période comprise entre la réussite de l'examen théorique et celle de l'examen pratique. Les apprentis conducteurs se verraient octroyer pour ce faire une licence d'apprentissage.

Le Ministre s'engage à faire étudier la formule de l'apprentissage anticipé (par exemple à partir de 17 ans), étant entendu que le permis de conduire lui-même ne pourra en aucun cas être octroyé avant 18 ans.

Après avoir souligné que la mise au point de dispositions en ce sens ne nécessite pas de modifications législatives, le Ministre déclare qu'il fera préparer un arrêté royal à cet effet et qu'il s'engage à le soumettre pour avis à la Commission.

La durée de la période d'apprentissage, qui pourrait être fixée à un an en cas d'apprentissage anticipé à la conduite, pourrait, le cas échéant, être réduite à six mois lorsque le candidat conducteur a déjà atteint l'âge de 18 ans.

Les contraintes dont est assortie la période d'apprentissage pourraient être partiellement réduites pour les candidats conducteurs plus âgés (par exemple, âgés de plus de 23 ans).

b) la période de permis complet rendu plus fragile par l'attribution d'un capital réduit de points dans le cadre du permis à points, de manière à renforcer la maturation des nouveaux conducteurs, pourrait avoir une durée de 18 mois.

Dans cette hypothèse, l'âge minimum à partir duquel le nouveau conducteur pourrait être détenteur à la fois du permis de conduire et d'un capital de points susceptible d'être complet, serait de 19 ans et demi pour les conducteurs ayant usé de la possibilité d'apprentissage anticipé (soit : apprentissage anticipé pendant un an à partir de l'âge de 17 ans; réussite de l'examen pratique et obtention du permis de conduire à 18 ans; permis « fragile » durant 18 mois) et de 20 ans au plus tôt pour les autres (apprentissage pendant six mois au moins, selon les systèmes d'apprentissage existants à partir de 18 ans; réussite de l'examen pratique et obtention du permis de conduire à 18 ans et demi au plus tôt; permis « fragile » durant 18 mois).

d) *Discussion sur la base des nouvelles propositions du Gouvernement*

Un membre déplore que les formules proposées risquent d'accroître le nombre de véhicules présents sur les routes.

Il regrette également que trop d'importance soit accordée au conducteur et pas assez aux conséquences

de dramatische gevolgen van onvoorzichtig of onervaren rijgedrag.

Ten opzichte van de vervroegde rijkscholing acht hij enige reserve geboden en geeft hij de voorkeur aan bijscholing van de nieuwe bestuurders na zes maanden.

De overige sprekers uiten, althans gedeeltelijk, hun voldoening over de nieuwe voorstellen.

Toch worden een aantal bezwaren geopperd, die hieronder zijn opgenomen.

*
* *

Meer algemeen vindt een van de sprekers het een incoherente oplossing dat de rijkscholing aan een strakke begeleiding en aan zeer stringente beperkingen wordt onderworpen. Die rijkscholing zou bovendien ten vroegste vanaf zeventien jaar kunnen beginnen, terwijl diezelfde jongeren op hun zestiende wel al een bromfiets mogen besturen, wat veel gevaarlijker is.

Een lid vraagt of een verlenging van de scholingsperiode niet in tegenspraak is met de leermethodes die in het leger worden toegepast.

De Minister wijst op het kader en de begeleiding bij de in het leger verstrekte opleiding.

Een spreker betreurt overigens dat de nieuwe voorstellen van de Minister net als de oorspronkelijk geplande maatregelen stoelen op een repressieve aanpak, die trouwens al in de voorbereidende bespreking werd aangeklaagd.

*
* *

Diezelfde spreker vreest bovendien dat de Minister, als hij eenmaal is gemachtigd om tijdens de rijkscholing bijzondere maatregelen te treffen, meteen onvoldoende geneigd zal zijn om ook op andere gebieden het nodige te doen.

Een lid wenst dat de maximumduur van de rijkscholing in de wet wordt vastgelegd. Hij vreest dat de scholingsvergunning aan bepaalde beperkingen zou kunnen worden onderworpen, wat aan deze tekst opnieuw het repressieve karakter van de oorspronkelijke tekst zou verlenen.

Hij vraagt bovendien of het zal verplicht zijn op een rijkschool een beroep te doen, tijdens de leerperiode die aan het praktische examen voorafgaat.

De Minister antwoordt dat een dergelijke maatregel zo nodig in het kader van de vervroegde rijkscholing kan worden genomen.

Een andere spreker vraagt of aan de leerlingbestuurders een boekje zal worden overhandigd met daarin de vorderingen die ze maken.

De Minister antwoordt dat zulks inderdaad zal gebeuren tijdens de leertijd die aan het behalen van het rijbewijs voorafgaat.

dramatiques de la conduite imprudente ou inexpérimentée.

Il exprime des réticences en ce qui concerne l'apprentissage anticipé et estime préférable l'instauration pour les nouveaux conducteurs d'un recyclage après six mois.

Les autres intervenants marquent — au moins partiellement — leur satisfaction quant aux nouvelles formules proposées.

Un certain nombre d'objections sont cependant formulées, qui sont reprises ci-après.

*
* *

D'une manière générale, l'un des intervenants juge incohérent qu'un encadrement et des contraintes très stricts accompagnent l'apprentissage de la conduite — lequel ne serait en outre possible qu'à partir de 17 ans au plus tôt —, alors que les mêmes jeunes sont autorisés déjà dès 16 ans à se déplacer sur un cyclo-moteur, ce qui est bien plus dangereux.

Un membre demande si l'allongement du processus de formation ne risque pas d'être en contradiction avec les formules d'apprentissage en usage à l'armée.

Le Ministre attire l'attention sur l'encadrement et le suivi de la formation dispensée à l'armée.

Un intervenant déplore par ailleurs que les nouvelles propositions du Ministre s'inscrivent, comme les mesures initialement prévues, dans une approche répressive, déjà dénoncée dans le cadre de la discussion préalable.

*
* *

Le même intervenant craint en outre que le Ministre, une fois habilité à prendre des mesures particulières durant la période d'apprentissage, ne soit, par ce fait même, pas suffisamment incité à agir également sur d'autres plans.

Un membre souhaite que la durée maximale de la période d'apprentissage soit inscrite dans la loi. Il craint que la licence d'apprentissage puisse être assortie de contraintes telles que l'on réintroduise ainsi en fait totalement le caractère répressif du texte initial.

Il demande d'autre part si, durant cette période d'apprentissage précédant l'examen pratique, il sera obligatoire de recourir aux services d'une école de conduite.

Le Ministre répond que, le cas échéant, une telle mesure pourrait être prise dans le cadre de l'apprentissage anticipé à la conduite.

Un autre intervenant demande si les apprentis conducteurs se verront remettre un livret d'apprentissage.

Le Ministre répond que tel sera le cas, durant la période de formation qui précède l'obtention du permis.

Hetzelfde lid vraagt welke bijzondere beperkingen tijdens die periode zullen worden opgelegd.

De Minister noemt volgende beperkingen : het aanbrengen van een specifiek kenteken op de wagen, de verplichting om met een begeleider te rijden die sinds een nog nader te bepalen aantal jaren een rijbewijs heeft, de beperking van het toegestane aantal medereizigers, het verbod om op bepaalde ogenblikken te rijden (bijvoorbeeld tijdens de weekendnachten), strengere regels in verband met het toegestane alcoholgehalte. Zonodig kunnen ook specifieke snelheidsbeperkingen worden overwogen.

*
* *

Het voorstel om het rijbewijs gedurende 18 maanden na het behalen ervan als niet definitief te beschouwen, lokt op zijn beurt tegenstrijdige standpunten uit.

Sommige sprekers vinden deze formule onaanvaardbaar : voor alle bestuurders moet na het behalen van hun rijbewijs de situatie gelijk zijn.

Het lid acht het dan ook verkieslijk tijdens de scholingsperiode strengere beperkingen op te leggen.

Hij onderstreept bovendien dat de voorgestelde formules nadelige gevolgen kunnen hebben voor de houders van een buitenlands nationaal rijbewijs, dat in België niet als geldig wordt erkend. In dat geval zouden ook zij de Belgische rijexamens moeten afleggen, terwijl eigenlijk van nieuwe bestuurders geen sprake is. Meer algemeen merkt spreker ook op dat het wetsontwerp het probleem van de « pseudo-nieuwe » bestuurders volledig onaangeroerd laat.

Een andere spreker acht het gerechtvaardigd de nieuwe houders van een rijbewijs een puntenaantal toe te kennen dat hoger — en niet lager — ligt dan wat voor de overige bestuurders geldt. Ligt het, gezien hun geringere ervaring, niet voor de hand dat zij meer overtredingen zullen begaan?

Een andere spreker kan het niet onverdeeld eens zijn met de strengere normen voor de nieuwe houders van een rijbewijs.

Twee andere leden zijn daarentegen van oordeel dat een rijbewijs dat 18 maanden lang « precair » blijft, de nieuwe bestuurder tot voorzichtigheid zal aanmanen.

Een van beiden kan zich dan ook volledig bij dat voorstel aansluiten; de andere meent dat weliswaar in de mogelijkheid moet worden voorzien, maar dat ze niet mag worden toegepast vooraleer is nagegaan welke gevolgen het invoeren van een scholingsperiode zal hebben.

Een lid bestrijdt met klem de stelling van de twee vorige sprekers als zou de invoering van een « precair » rijbewijs voor een periode van 18 maanden bij de nieuwe bestuurders een « rijper » rijgedrag bewerk-

Le même membre demande quelles sont les restrictions spéciales qui seront imposées durant cette période.

Le Ministre cite : l'apposition d'un signe distinctif sur le véhicule, l'obligation d'être accompagné d'une personne titulaire du permis depuis un nombre d'années à préciser, la limitation du nombre de passagers admissibles, l'interdiction de conduire à certains moments (par exemple, les nuits de week-end), des règles plus sévères en matière d'imprégnation alcoolique. Le cas échéant, des limitations particulières de la vitesse pourraient être envisagées.

*
* *

La question de la précarisation du permis pendant une période de 18 mois suivant son obtention suscite des prises de position contradictoires.

Certains intervenants estiment cette formule inacceptable : une fois obtenu, le permis de conduire doit placer tous les conducteurs dans la même situation.

Un membre précise qu'un renforcement des contraintes dont est assortie la période d'apprentissage lui paraîtrait préférable.

Il souligne également que les formules proposées auraient des conséquences préjudiciables dans le cas de ceux qui, titulaires d'un permis de conduire national étranger dont la validité n'est pas reconnue en Belgique, sont tenus de présenter les épreuves belges du permis de conduire, sans être à proprement parler des nouveaux conducteurs. D'une manière plus générale, l'intervenant fait observer que la situation de ces pseudo-nouveaux conducteurs est ignorée par le projet de loi.

Un autre intervenant estime qu'il se justifierait que les nouveaux titulaires du permis de conduire se voient octroyer un capital de points supérieur et non inférieur à celui prévu pour les autres conducteurs : eu égard à leur moindre expérience, ne seront-ils pas forcément amenés à commettre davantage d'infractions?

Un autre orateur se déclare partagé quant à la question du renforcement de la sévérité pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

Deux autres membres estiment au contraire que la précarisation du permis de conduire pendant 18 mois aura valeur de signal de prudence auprès du nouveau conducteur.

L'un d'entre eux appuie totalement cette mesure; l'autre juge qu'il faut en introduire la possibilité, mais ne pas la mettre à exécution avant une évaluation des effets qu'aura l'instauration de la période d'apprentissage.

Un membre rétorque aux deux intervenants précédents que l'instauration d'une période de 18 mois du permis « fragile » pour renforcer la maturation du nouveau conducteur ne constitue certainement pas la

stelligen. Dat is allesbehalve de goede methode om dat doel te bereiken : de door deze methode beoogde maturiteit plus de veronderstelde kans om ervaring op te doen, worden enkel en alleen bepaald door het aantal kilometers dat men heeft gereden en niet door de tijd die is verstreken sinds het ogenblik waarop het rijbewijs werd behaald.

*
* *

De bespreking van het vraagstuk van de opleiding van nieuwe bestuurders, zet een lid er ten slotte toe aan de aandacht te vestigen op de leeftijdsgroepen die zich aan de andere zijde van de leeftijdspyramide bevinden, namelijk de bijzondere problemen die voor bejaarde bestuurders rijzen, meer bepaald uit een medisch oogpunt : hij denkt daarbij vooral aan problemen in verband met het gezichtsvermogen.

Volgens de Minister voldoen de maatregelen ter zake noch op Europees (in het raam van het Europese rijbewijs werd een gezichtsproef ingevoerd..., maar die geldt alleen voor nieuwe bestuurders), noch op nationaal vlak.

Gelet op de vergrijzing van de bevolking en van het steeds grotere aantal senioren dat heeft leren rijden en dat wil blijven doen, wordt het vraagstuk van de bejaarde bestuurders steeds nijpender. Het staat vast dat op termijn maatregelen ter zake zijn vereist.

e) Amendement van de Regering ter vervanging van artikel 4

Het amendement (n° 65 — Stuk n° 1062/5) dat de Regering na een eerste bespreking van alle bepalingen van het ontwerp heeft voorgesteld ter vervanging van artikel 4, sluit thematisch aan bij wat aanvankelijk in artikel 5 was bepaald. Het verslag van het onderzoek van die nieuwe tekst valt bijgevolg binnen het raam van de bespreking van artikel 5.

Zoals hiervoren is gemeld, vergt de organisatie van de stage geen wetswijziging en wordt ze geregeld via een besluit dat in voorbereiding is en in verband waarmee de Minister zich ertoe verbindt het ter advies aan de Commissie voor te leggen.

2. Stemmingen

De amendementen n°s 1 en 2 (de heer De Croo c.s.), 21 en 22 (de heer Hendrick), 25 (de heer Draps c.s.), 50 (de heren Clerfayt en Lagasse) en 56 (de heren Lebrun en Tomas, dat amendement n° 46 van dezelfde auteurs vervangt), die werden ingediend vóór amendement n° 65 van de Regering ter vervanging van artikel 4, vervallen; alleen amendement n° 55 (de heer Winkel) wordt gehandhaafd.

bonne méthode pour atteindre cet objectif : la maturation et l'accumulation d'expérience que celle-ci suppose sont en effet fonction du nombre de kilomètres parcourus et non de la durée écoulée depuis l'obtention du permis.

*
* *

Enfin, la discussion de la problématique de la formation des nouveaux conducteurs incite un membre à attirer l'attention sur la situation des classes d'âge qui se trouvent à l'opposé dans la pyramide des âges, c'est-à-dire sur les problèmes particuliers posés par les conducteurs âgés, principalement du point de vue médical et plus spécialement en ce qui concerne la vision.

Le Ministre déclare que les mesures prévues en ces domaines sont insuffisantes, tant sur le plan européen (un examen de la vue a été introduit dans le cadre du permis de conduire européen ..., mais il ne concerne que les seuls nouveaux conducteurs) que sur celui de la réglementation nationale.

Or, étant donné d'une part le vieillissement de la population et d'autre part le nombre croissant, dans les tranches d'âge plus âgées, de personnes ayant appris à conduire et désireuses de continuer à le faire, le problème posé par les conducteurs âgés acquiert une importance grandissante. Il est certain qu'à terme, des mesures devront être prises en ce domaine.

e) Amendement du Gouvernement tendant à remplacer l'article 4

L'amendement (n° 65 — Doc. n° 1062/5), déposé par le Gouvernement à l'issue d'une première discussion de l'ensemble des dispositions du projet, en remplacement de l'article 4, se rattache thématiquement aux dispositions initialement proposées à l'article 5. On trouvera dès lors le compte rendu de l'examen de ce nouveau texte dans le cadre de la discussion de l'article 5.

Ainsi que mentionné ci-avant, l'organisation du stage ne nécessite pas de modification législative et sera réglée par un arrêté en préparation, que le Ministre s'engage à soumettre pour avis à la Commission.

2. Votes

Les amendements n°s 1 et 2 (M. De Croo et consorts), 21 et 22 (M. Hendrick), 25 (M. Draps et consorts), 50 (MM. Clerfayt et Lagasse) et 56 (MM. Lebrun et Tomas; il remplace l'amendement n° 46 des mêmes auteurs), qui ont été introduits antérieurement à l'amendement n° 65 du Gouvernement remplaçant l'article 4, sont déclarés sans objet; seul l'amendement n° 55 (M. Winkel) est maintenu.

Amendement n° 55 van de heer Winkel wordt met 17 stemmen tegen 1 stem verworpen.

De subamendementen n° 81 (de heer Hendrick) en 82 (de heer Knoops) op amendement n° 65 van de Regering worden allebei met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Amendement n° 65 van de Regering, dat artikel 4 vervangt, wordt, zoals het door de Commissie werd verbeterd, met 14 tegen 3 stemmen en 1 onthouding aangenomen. (Zie « Bespreking van amendement n° 65 », infra sub artikel 5).

Het aldus geamendeerde artikel wordt met 14 tegen 3 stemmen en 1 onthouding aangenomen.

Art. 5

1. Bespreking

a) *Bespreking aan de hand van de aanvankelijk voorgestelde tekst (Stuk n° 1062 / 1)*

i) Het beginsel van een rijbewijs met punten

Verscheidene leden zijn tegen het beginsel van de invoering van een rijbewijs met punten gekant en hebben nog fundamenteeler bezwaar tegen een regeling die van de administratieve overheid afhangt en bijgevolg aan de gerechtelijke controle ontsnapt.

Een lid acht de strekking van het bepaalde in artikel 5 volstrekt repressief en wijst er voorts op dat de Regering nergens heeft aangegeven welk doel ze hoopt te bereiken. Tot welke daling in het aantal verkeersongevallen hoopt men dan wel te komen om de invoering te rechtvaardigen van een vrijwel Orwelliaanse regeling, waarin de administratie over een haast ongebreidelde macht beschikt? Op grond van welke objectieve redenen mag worden aangenomen dat de verkeersveiligheid werkelijk zal toenemen wanneer dergelijke repressieve maatregelen worden getroffen? Moet er integendeel niet voor worden gevreesd dat de voorgestelde regeling haar doel voorbij schiet, omdat ze alle bestuurders zonder onderscheid op het oog heeft en bijgevolg niet speciaal het kleine percentage werkelijk gevaarlijke bestuurders op de korrel neemt?

Dat het meer dan waarschijnlijk op een mislukking uitdraait, wordt nog aannemelijker doordat de controles, net als vandaag trouwens, zeer sporadisch dreigen te blijven, wat ze meer op een kansspel doet lijken en de voorgestelde regeling veel van het toeval laat afhangen.

Volgens verscheidene sprekers kan de invoering van een rijbewijs met punten overigens nadelig uitvallen voor de bestuurders die beroepshalve vaak de baan op moeten.

Diegenen onder de leden die verklaren de idee van een rijbewijs met punten te verwerpen, klagen voorts ook het automatische karakter van de werking van

L'amendement n° 55 de M. Winkel est rejeté par 17 voix contre 1.

Les sous-amendements n° 81 (M. Hendrick) et 82 (M. Knoops) à l'amendement n° 65 du Gouvernement sont successivement rejetés par 15 voix contre 3.

L'amendement n° 65 du Gouvernement qui remplace l'article 4 est adopté par 14 voix contre 3 et 1 abstention, tel que corrigé par la Commission (voir « Discussion de l'amendement n° 65 » ci-après, sous l'article 5).

L'article tel qu'amendé est adopté par 14 voix contre 3 et 1 abstention.

Art. 5

1. Discussion

a) *Discussion sur la base du texte initialement proposé (Doc. n° 1062 / 1)*

i) Le principe d'un permis à points

Plusieurs membres expriment leur opposition au principe de l'instauration d'un permis de conduire à points et, plus fondamentalement encore, à l'établissement d'un régime dépendant de l'autorité administrative et échappant dès lors au contrôle judiciaire.

Un intervenant, après avoir jugé que la philosophie des dispositions proposées à l'article 5 était tout entière d'essence répressive, estime que le Gouvernement n'a nulle part fixé les objectifs qu'il espère atteindre. Quelle diminution des accidents escompte-t-on obtenir pour justifier l'instauration d'un système quasi orwellien où l'Administration disposerait d'un pouvoir presque illimité? Quelles raisons objectives permettent-elles de croire que la prise de mesures aussi répressives augmentera réellement la sécurité routière? Ne faut-il pas craindre au contraire que le système proposé, parce qu'il vise aveuglément tous les conducteurs et qu'il n'est donc pas ciblé sur le petit pourcentage de conducteurs réellement dangereux, n'atteigne pas son objectif?

Ce pronostic d'échec se trouve encore renforcé par le fait que les contrôles risquent de demeurer, comme à l'heure actuelle, très sporadiques, ce qui les fait s'apparenter à une loterie et rend le système très aléatoire.

Plusieurs intervenants estiment par ailleurs que l'instauration d'un permis de conduire à points est susceptible de pénaliser les conducteurs qui roulent beaucoup, souvent pour des raisons professionnelles.

Ceux des membres qui déclarent rejeter l'idée d'un permis à points dénoncent en outre le caractère automatique du fonctionnement du système proposé —

het systeem aan; zij zijn van mening dat het niet de minste ruimte laat voor een soepele toepassing van de straffen, wat het gevaar van een dubbele bestraffing inhoudt. Op die verschillende punten wordt hieronder, tijdens de bespreking van de amendementen tot praktische regeling van het rijbewijs met punten, meer in detail ingegaan.

Het aldus door sommige leden geuite fundamentele bezwaar komt tot uiting in drie amendementen waarin voorgesteld wordt artikel 5 weg te laten : de amendementen n° 3 van de heer De Croo c.s. (Stuk n° 1062/2), n° 23 van de heer Hendrick en n° 26 van de heer Draps c.s. (Stuk n° 1062/3).

Nog steeds op principieel vlak, zegt een andere spreker integendeel helemaal voor het rijbewijs met punten gewonnen te zijn : de indieners van het ontwerp durven eindelijk het drama van de verkeersongevallen aan te wijzen als een enorm probleem; meer in het bijzonder wil de invoering van een puntenregeling een antwoord zijn op het probleem van de oudere bestuurders, die bij de verstrenging van de scholing buiten schot blijven, maar niettemin even goed behoefte hebben aan herscholing.

In verband met het vertrouwelijke karakter van de inlichtingen die in het centrale bestand van de overtredingen worden opgenomen (zie hieronder : « Bescherming van de persoonlijke levenssfeer — regeling van de toegang tot het bestand ») zijn absoluut garanties vereist. Dat geldt eveneens voor de objectieve vaststelling van overtredingen door de ordediensten. Spreker vraagt dat ten behoeve van deze laatste een voorlichtingscampagne en desnoods een bijscholingsprogramma wordt georganiseerd.

De Minister deelt mee dat in samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken een opleidings- en voorlichtingsprogramma voor de ordediensten zal worden uitgewerkt, waarin ook de bediening van de diverse toestellen aan bod komt.

*
* *

Aansluitend op deze eerste bespreking van artikel 5 worden nog vijf andere amendementen ingediend die de invoering van een rijbewijs met punten regelen :

— door de beoordelingsbevoegdheid helemaal bij de rechterlijke overheid te leggen (amendementen n° 4 van de heer De Croo c.s. en n° 27 van de heer Draps c.s., in bijkomende orde voorgesteld op respectievelijk de amendementen n° 3 en 26);

— door het beheer van het centrale bestand van overtredingen toe te vertrouwen aan een dienst die van het Ministerie van Justitie afhangt en door te bepalen dat de uiteindelijke beslissing tot intrekking van het rijbewijs aan de rechter toekomt (amendement n° 24 van de heer Hendrick — in bijkomende orde op amendement n° 23);

— binnen het bestek van het in het ontwerp voorgestelde centrale bestand van de overtredingen

estimant qu'il ne laisse aucune possibilité de modulation des sanctions — ainsi que le risque de double sanction. (Ces différents points sont traités plus en détail ci-après, dans le cadre de la discussion des amendements qui visent à régler l'organisation du permis à points).

L'opposition fondamentale ainsi exprimée par certains membres entraîne le dépôt de trois amendements visant à supprimer l'article 5 : les amendements n° 3 de M. De Croo et consorts (Doc. n° 1062/2), n° 23 de M. Hendrick et n° 26 de M. Draps et consorts (Doc. n° 1062/3).

Sur le plan du principe également, un autre membre se déclare au contraire tout à fait favorable au permis à points : d'une manière générale, les auteurs du projet osent enfin désigner le drame des accidents de la route comme un problème majeur; d'une manière plus particulière, l'introduction d'un système de permis à points tend à répondre au problème posé par les conducteurs plus anciens, qui ne sont pas visés par le renforcement de l'apprentissage mais n'en ont pas moins besoin de procéder à des révisions.

Toutefois, il est indispensable que des garanties soient apportées en ce qui concerne la confidentialité des informations inscrites dans le fichier central des infractions (voir ci-après : « Protection de la vie privée — réglementation de l'accès au fichier ») et en ce qui concerne la constatation objective des infractions par les forces de l'ordre. L'intervenant demande qu'à l'intention de ces dernières soient organisés une campagne d'information et, le cas échéant, un recyclage.

Le Ministre déclare qu'un programme de formation et d'information à l'usage des forces de l'ordre sera mis en place en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur, y compris en ce qui concerne l'utilisation des appareils.

*
* *

Dans le cadre de cette première discussion de l'article 5, cinq autres amendements sont déposés, qui règlent l'organisation d'un permis de conduire à points :

— entièrement dans le cadre de la voie judiciaire (amendements n° 4 de M. De Croo et consorts, et n° 27 de M. Draps et consorts, proposés en ordre subsidiaire aux amendements n° 3 et 26 respectivement);

— en confiant la gestion du fichier central des infractions à un service relevant du Ministre de la Justice et en prévoyant que la décision finale de retrait du permis doit revenir au juge (amendement n° 24 de M. Hendrick, proposé en ordre subsidiaire à l'amendement n° 23).

— dans le cadre du fichier central des infractions proposé dans le projet (amendement n° 48 de

(amendement n° 48 van de heren Lebrun en Tomas — Stuk n° 1062/3), maar met de bepaling dat de uiteindelijke beslissing tot intrekking van het rijbewijs door de rechter moet worden genomen (amendement n° 51 van de heren Clerfayt en Lagasse — Stuk n° 1062/3).

Voor het verslag van deze bespreking werden de uiteenzettingen van de commissieleden — die aandacht besteedden aan de verschillende regels die in de voormelde amendementen worden gesteld — thematisch geordend.

ii) Administratieve of gerechtelijke procedure?

Sommige leden verklaren volstrekt tegen de invoering van een rijbewijs met punten binnen een administratief kader gekant te zijn. Niet alleen lijkt de oprichting van een centraal bestand van de overtredingen bij het Ministerie van Verkeerswezen gevaarlijk, zij achten het bovendien overbodig aangezien nu reeds een centraal strafregister bestaat.

Het komt hen voor dat een zuiver administratieve afhandeling de rechten van de verdediging onvoldoende beschermt.

De hoofdindieners van een van de amendementen (n° 4) die ertoe strekken het rijbewijs met punten langs rechterlijke weg te regelen (cf. supra) wijst erop dat de follow-up van het rijbewijs met punten best via het centrale strafregister kan gebeuren. Toch kunnen er in twee gevallen vragen rijzen : wat gebeurt er met de overtredingen waarvoor een minnelijke schikking werd getroffen (en die derhalve niet in het strafregister worden opgenomen) en wat met een veroordeling die het gevolg is van verschillende overtredingen die niet allemaal op de wegcode betrekking hebben?

De Minister merkt op dat beide gevallen geen enkel probleem vormen indien geopteerd wordt voor een rijbewijs met punten in een rechterlijk kader. Hij herhaalt dat hij de voorkeur geeft aan een administratieve regeling aangezien het centraal bestand van de overtredingen specifiek voor het rijbewijs met punten is bestemd.

Het lid meent dat de rechter geneigd zal zijn de straf een individueel karakter te verlenen, nu hem een zo ruime waaier van mogelijkheden wordt geboden. Zo kan een beroepschauffeur die met zijn privé-voertuig een aantal overtredingen beging waarvoor hem het recht tot sturen kan worden ontzegd, door de rechter een rijverbod worden opgelegd dat zich beperkt tot bepaalde categorieën van voertuigen en niet geldt voor het voertuig dat de chauffeur voor de uitoefening van zijn beroep nodig heeft.

De rechter wenst in dat geval rekening te houden met de bijzonder zware gevolgen van een algemeen rijverbod voor de beroepsactiviteiten van de betrokkene. In een lineair en automatisch toegepaste administratieve regeling zijn dergelijke aanpassingen uitgesloten. Bovendien zullen de in het ontwerp

MM. Lebrun et Tomas — Doc. n° 1062/3), mais en prévoyant que la décision finale de retrait du permis doit revenir au juge (amendement n° 51 de MM. Clerfayt et Lagasse) — Doc. n° 1062/3).

Pour le compte rendu de cette discussion, les interventions des membres de la Commission — et que reflètent les différentes modalités des cinq amendements mentionnés ci-avant — ont été scindées thématiquement.

ii) Voie administrative ou voie judiciaire?

Certains membres se déclarent totalement opposés à l'organisation du permis à points dans un cadre administratif. Non seulement la création d'un fichier central des infractions au sein des services du Ministère des Communications leur paraît-elle dangereuse, mais ils l'estiment de toute manière superflue, puisqu'il existe d'ores et déjà un casier judiciaire central.

La voie administrative leur paraît ne pas garantir suffisamment les droits de la défense.

L'auteur principal de l'un des amendements (n° 4) visant à organiser le permis de conduire à points dans le cadre de la voie judiciaire (voir ci-avant), attire l'attention sur le fait que le casier judiciaire central constitue l'instrument adéquat de gestion du permis à points. Des questions sont toutefois susceptibles de se poser dans deux cas : en ce qui concerne les infractions ayant fait l'objet d'une transaction (puisque celles-ci ne sont pas inscrites au casier judiciaire) et lorsque la condamnation résulte d'un ensemble d'infractions qui ne sont pas toutes des infractions au Code de la route.

Le Ministre fait observer que les deux cas soulevés ne donnent matière à questions que si l'on opte pour l'organisation du permis à points dans le cadre judiciaire. Il réitère dès lors sa préférence pour la voie administrative, le fichier central des infractions étant spécifique au permis de conduire à points.

Le membre est d'avis que le juge, parce qu'il dispose d'un plus large éventail de possibilités, sera plus enclin à individualiser la peine. Ainsi, si à la suite d'infractions commises au volant de son véhicule privé, un chauffeur professionnel se trouve être passible d'une déchéance du droit de conduire, le juge peut prendre en compte l'effet particulièrement grave qu'aurait cette déchéance sur le plan professionnel et ne la prononcer que pour les catégories de véhicules autres que celui utilisé par ce chauffeur dans sa vie professionnelle.

Semblable modulation deviendrait impossible dans le cadre du fonctionnement linéaire et automatique de la voie administrative. En outre, étant donné que le régime administratif que le projet vise à créer coexisterait en fait avec la voie judiciaire, il y a un risque de chevauchements et d'incohérences. Dans l'exemple

voorgestelde administratieve regeling en het rechterlijk oordeel naast elkaar blijven bestaan, wat aanleiding kan geven tot overlappingsen en incoherenties. Loopt in voornoemd voorbeeld de chauffeur niet het gevaar twee keer te worden gestraft?

De Minister herinnert eraan dat het rijbewijs met punten wordt ingevoerd om te voorkomen dat zware verkeersovertredingen en recidive ervan worden begaan.

Het opstapelen van strafpunten zal dus niet automatisch tot gevolg hebben dat het rijbewijs wordt geschorst : er kunnen ook preventieve of educatieve maatregelen zoals verplichte bijscholing of het opnieuw afleggen van examens worden opgelegd. In het eerder gegeven voorbeeld zou de chauffeur op die manier kunnen vermijden dat zijn rijbewijs wordt geschorst. Zijn persoonlijke houding zal dan ook een veel grotere rol spelen in de administratieve procedure dan wanneer de rechterlijke weg wordt gevolgd.

(De noodzaak om te verhinderen dat de straffen zich ophopen wordt in onderstaand punt v behandeld).

Het lid vreest dat het naast elkaar bestaan van twee verschillende regelingen de overtreders ertoe zal aanzetten « berekende risico's » te nemen. Daarom zullen zij systematisch de voorkeur aan een rechterlijke beslissing geven, in de hoop op die manier een gunstiger regeling te verkrijgen dan langs administratieve weg. Een rijbewijs met punten dat onder de bevoegdheid van de rechterlijke overheid ressorteert kan op het eerste gezicht tot de conclusie leiden dat op die manier de rechtbanken met werk zullen worden overstelpt, terwijl het paradoxaal genoeg een administratieve regeling is die dat effect zou kunnen ressorteren.

De Minister antwoordt dat de rechterlijke instanties ten opzichte van verkeersovertredingen heel wat strenger zijn geworden, zodat de hoop op een gunstiger behandeling weinig gegrond is.

Het lid betwist deze evolutie niet, maar vreest toch dat een administratieve regeling tot een koerswijziging zou kunnen leiden. In rechterlijke kringen zou men immers aanstoot kunnen nemen aan het feit dat men op hun terrein komt.

De indicier van amendement n° 24, waarin wordt bepaald dat alleen een rechtbank over de intrekking van het rijbewijs mag oordelen (cf. supra), herinnert eraan dat de resolutie (71/28 van de EEG) over het verval van het rijbewijs, opgenomen in het verslag over de krachtlijnen betreffende de overtredingen in een Europees verkeersreglement, de manier waarop het ontwerp de intrekking ingang wil doen vinden, ondubbelzinnig veroordeelt. (cf. Stuk. n° 1062/3, blz. 10).

Een van de indieners van amendement n° 27, dat ertoe strekt het rijbewijs met punten door de rechter-

évoqué, le chauffeur ne risque-t-il pas d'être doublement sanctionné?

Le Ministre rappelle que l'instauration du permis à points s'inscrit dans un but de prévention des infractions graves de roulage et de leur récursive.

La suspension du permis ne constituera dès lors pas l'issue automatique de l'accumulation de mauvais points : des mesures de caractère préventif ou éducatif sont également prévues, telles par exemple l'obligation de suivre des cours de conduite ou de se soumettre à nouveau à des examens. Dans le cas évoqué ci-avant, le chauffeur pourra, le cas échéant, éviter de cette manière la mesure de suspension du permis. Son attitude personnelle est dès lors bien davantage susceptible d'influencer sa situation dans le cadre de la voie administrative que dans celui de la procédure judiciaire.

(La nécessité d'éviter le cumul des sanctions est traitée ci-après : voir le point v).

Le membre craint que, si deux régimes doivent ainsi exister côte à côte, il n'y ait, de la part des contrevenants, un « calcul des risques » qui les inciterait à recourir systématiquement à la procédure judiciaire, dans l'espoir de bénéficier de cette manière d'un traitement plus favorable que celui du régime administratif. Alors qu'à première vue, on pourrait voir dans le choix de la voie judiciaire pour l'organisation du permis à points un danger d'augmenter l'encombrement des tribunaux, ce serait en fait — paradoxalement — l'instauration d'un régime administratif qui risquerait d'avoir cet effet.

Le Ministre répond que, étant donné que l'attitude des autorités judiciaires a évolué dans le sens d'un accroissement de la sévérité à l'égard des infractions de roulage, il n'apparaît guère vraisemblable que certains puissent espérer un traitement plus favorable par le recours à cette voie.

Le membre ne conteste pas l'évolution intervenue, mais craint qu'un mouvement en sens contraire ne résulte de l'instauration d'un régime administratif, le monde judiciaire prenant, en quelque sorte, ombrage de cet empiétement sur ses compétences.

L'auteur de l'amendement n° 24, qui vise entre autres à faire dépendre le retrait du permis de l'appréciation d'un tribunal (voir ci-avant), rappelle que la résolution (71/28 de la CEE) sur la déchéance du droit de conduire, reprise dans le rapport sur les lignes directrices concernant les infractions dans un code européen de la route, condamne sans ambiguïté le procédé de retrait que le projet veut faire adopter (cf. Doc. n° 1062/3, p. 10).

L'un des auteurs de l'amendement n° 27, qui vise à organiser le permis à points dans le cadre de la voie

lijke overheid te laten organiseren (cf. supra) verklaart dat de in het ontwerp voorgestelde administratieve oplossing niet alleen het gevaar van dubbele bestrafing inhoudt, maar bovendien de Uitvoerende Macht machtiging verleent om die tweede straf uit te spreken. De voorgestelde regeling is dus in tegenpraak met artikel 9 van de Grondwet, waarin wordt gesteld dat geen straf kan worden ingevoerd of toegepast dan krachtens de wet.

Dezelfde spreker meent dat een administratief gegevensbestand, in tegenstelling tot het strafregister, onvoldoende waarborgen inzake vertrouwelijkheid biedt.

Bij het Ministerie van Verkeerswezen bestaat ten andere al een dergelijk centraal bestand waarin alle nummerplaten zijn geregistreerd. Over de vertrouwelijkheid van die gegevens bestaan evenwel de nodige twijfels.

In een administratieve regeling is ten slotte ook de vrees voor pogingen tot politieke inmenging niet ongegrond. Amendement n° 27, waarvan spreker mede-indiener is, bepaalt dat het de rechterlijke overheid is die moet oordelen hoeveel punten de bestuurder moet verliezen. Voor iedere overtreding moeten daartoe bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit een minimum- en een maximumaantal worden vastgelegd.

In ieder geval moet de rechter uit een aantal maatregelen kunnen kiezen.

Een van de indieners van amendement n° 48 (cf. supra) deelt daarentegen het standpunt van de Minister inzake het rijbewijs met punten : er dient inderdaad te worden geopteerd voor een aanpak die recidive helpt voorkomen. Bovendien is het logisch dat het centraal bestand van overtredingen bij een administratie wordt ondergebracht. Het heeft immers betrekking op een administratief document — het rijbewijs — dat door het puntensysteem precies meer waarde krijgt.

Tot besluit van de bespreking over het alternatief « rechterlijke of administratieve regeling », bevestigt de Minister nogmaals zijn voorkeur voor de administratieve regeling, die als concept onmiddellijk aanleunt bij het rijbewijs en de voorwaarden om het rijbewijs te behalen en te behouden. In die optiek is de enige alternatieve oplossing voor een in een administratief kader georganiseerd rijbewijs met punten de invoering van een tijdelijk rijbewijs dat pas wordt verlengd nadat iedere keer weer examens werden afgelegd.

Aangezien de bevoegdheden van de rechter ongewijzigd blijven, zal hij nog altijd iemand het recht tot sturen kunnen ontzeggen, wanneer hij zulks op grond van een welbepaalde overtreding nodig acht. Zijn oordeel staat dan evenwel los van het aantal en de aard van de overtredingen die in het kader van een administratief geregeld rijbewijs met punten tot een schorsing van het rijbewijs kunnen leiden.

judiciaire, (voir ci-avant), déclare que, par la voie administrative proposée dans le projet, il y a non seulement risque d'une double sanction, mais également délégation totale à l'Exécutif pour ce qui concerne la deuxième de ces peines. Le système proposé est donc en contradiction avec l'article 9 de la Constitution, qui dispose que nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi.

Le même intervenant estime que, à la différence du casier judiciaire, un fichier administratif n'offrirait pas assez de garanties de confidentialité.

Un autre fichier central — celui des immatriculations — existe d'ailleurs déjà dans les services du Ministère des Communications et la confidentialité des données qu'il contient s'avère sujette à caution.

Enfin, dans le cadre d'un système administratif, on peut redouter des tentatives d'interventions politiques.

L'amendement n° 27, dont l'intervenant est co-auteur, prévoit que l'appréciation du nombre de points à retirer au conducteur est laissée à l'autorité judiciaire, dans une fourchette déterminée pour chaque infraction par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

De toute manière, il convient que le juge ait le choix entre un réel éventail de mesures.

L'un des auteurs de l'amendement n° 48 (voir ci-avant) déclare au contraire partager la philosophie du Ministre quant à l'organisation d'un permis à points : il convient en effet de promouvoir une approche visant à prévenir la récidive; quant au fichier central des infractions, il est normal qu'il soit instauré au niveau administratif, puisqu'il se rapporte à un document lui aussi administratif — le permis de conduire — que le système de l'attribution de points vise précisément à revaloriser.

A l'issue de la discussion sur l'alternative « voie judiciaire ou voie administrative », le Ministre réaffirme sa préférence pour le système administratif, lié dans sa conception même au permis de conduire et à ses conditions d'obtention et de maintien. Dans cette optique, la solution de rechange à l'introduction d'un permis à points fonctionnant dans un cadre administratif est, en fait, l'instauration d'un permis temporaire, dont le renouvellement se trouve chaque fois soumis à des examens.

Par ailleurs, les pouvoirs du juge restant ce qu'ils sont à l'heure actuelle, il sera toujours possible à celui-ci de prononcer la déchéance du droit de conduire en raison de la manière dont il apprécie une infraction particulière, indépendamment de l'accumulation d'infractions nécessaire pour qu'il y ait suspension du permis dans le cadre du système administratif du permis à points.

Tot slot moet erop worden gewezen dat het schorsen van het rijbewijs omdat een bepaald aantal strafpunten werd bereikt, een administratieve maatregel is en derhalve niet in het strafregister wordt opgenomen.

iii) De wijze waarop het rijbewijs met punten werkt, moet nader worden toegelicht

— *In het bestand opgenomen overtredingen*

De Minister herinnert eraan dat alleen die overtredingen in aanmerking worden genomen die hun beslag hebben gekregen, dit wil zeggen dat een boete werd betaald of dat een in kracht van gewijsde gegane veroordeling is uitgesproken. In het centraal bestand komt bijgevolg niets voor dat niet reeds in het strafregister is opgenomen.

Een lid vraagt wat er gebeurt indien de uitspraak wordt opgeschort, omdat in dat geval wel degelijk vaststaat dat een overtreding werd begaan.

De Minister antwoordt dat in geval van opschorting van de uitspraak niets in het centrale bestand wordt ingeschreven.

— *Mogelijkheid om de score te verbeteren en behoefte aan informatie*

Een van de indieners van amendement n° 48, dat in zijn vierde paragraaf bij verlies van alle punten een schorsing van het recht tot sturen instelt en de duur van die schorsing bepaalt (cf. Stuk n° 1062/5), verklaart zich bereid de voorgestelde maatregelen te versoepelen wanneer via lessen in verkeersveiligheid wat aan de reëducatie wordt gedaan: het rijbewijs met punten moet als alarmbel fungeren en passen in een beleid van preventie via reëducatie (Die zienswijze wordt gedeeld door de indieners van amendement n° 27 (Stuk n° 1062/3), dat in de instelling van een systeem via puntendrempels voorziet, maar dan wel in het raam van een strikt rechterlijke oplossing).

Daartoe behoort de bestuurder telkens wanneer zich in zijn puntenkapitaal een wijziging voordoet uitdrukkelijk en officieel in kennis te worden gesteld van de gegevens uit het gegevensbestand die op hem betrekking hebben.

Een andere spreker merkt op dat de informatie die automatisch aan de overtreder zou moeten worden verstrekt, niet alleen betrekking moet hebben op de vastgestelde overtreding, maar ook op de mogelijkheden van beroep. Dat is des te noodzakelijker daar de straf een individueel karakter heeft, terwijl in het autopark het aandeel van de firmavoertuigen en de geleasde voertuigen toeneemt en het ontwerp voorts bepaalt dat de overtredingen door automatische toestellen zullen mogen worden vastgesteld.

De Minister merkt op dat de bedenkingen van de laatste spreker buiten de problematiek van het rijbewijs met punten vallen omdat ze betrekking hebben op een stadium dat daaraan voorafgaat.

Bij de inschrijving van de overtredingen in het centrale bestand wordt namelijk alleen rekening

Enfin, la suspension du permis à la suite de l'accumulation de mauvais points étant une mesure administrative, il n'en sera dès lors pas fait mention au casier judiciaire.

iii) Nécessité de préciser le mode de fonctionnement du permis à points

— *Infractions reprises dans le fichier*

Le Ministre rappelle que seules seront prises en compte les infractions qu'il y a lieu de considérer comme définitives, c'est-à-dire qui auront fait l'objet soit d'un paiement soit d'une condamnation coulée en force de chose jugée. Le fichier central ne comprendra donc rien qui ne figurerait déjà au casier judiciaire.

Un membre demande ce qu'il en sera en cas de suspension du prononcé puisqu'en ce cas, la réalité de l'infraction est bel et bien établie.

Le Ministre répond qu'il n'y aura pas inscription au fichier central en cas de suspension du prononcé.

— *Possibilité d'améliorer son score et nécessité d'information*

L'un des auteurs de l'amendement n° 48, lequel institue, en son § 4, la suspension du droit de conduire en cas de perte totale du nombre de points et en détermine la durée (cf. Doc. n° 1062/5), se déclare prêt à prévoir un assouplissement des mesures proposées lorsqu'il y a souci de rééducation par le biais de cours de sécurité routière: le permis à points doit jouer le rôle de sonnette d'alarme et s'insérer dans une politique de prévention par la rééducation. (Cette philosophie est partagée par les auteurs de l'amendement n° 27 (Doc. n° 1062/3), qui prévoit l'organisation d'un système par paliers, mais dans le cadre de la solution purement judiciaire).

Pour ce faire, il convient que le conducteur soit informé explicitement et officiellement, à chaque modification de son capital-points, des données du fichier central qui le concernent.

Un autre intervenant fait observer que l'information qu'il faudrait automatiquement fournir au contrevenant doit porter non seulement sur l'infraction constatée mais également sur les possibilités de recours. Ceci est d'autant plus essentiel que la sanction a un caractère individuel, alors que, dans le parc automobile, la proportion de véhicules de société et de véhicules en leasing augmente, et que le projet prévoit par ailleurs que les infractions pourront être constatées par des appareils automatiques.

Le Ministre fait remarquer que les réflexions du dernier intervenant se situent en dehors de la problématique du permis à points, parce qu'en amont de celle-ci.

Pour l'inscription d'infractions au fichier central, on ne tiendra compte en effet que de ce qui a force de

gehouden met datgene wat in kracht van gewijsde is gegaan; voor alles wat aan die inschrijving voorafgaat blijft de thans geldende procedure ongewijzigd gehandhaafd.

Een ander lid wenst dat er tevens informatie wordt verstrekt over de interpretatie van de overtreding. Hij is van mening dat bij de beoordeling van de ernst van het vergrijp grote soepelheid aan de dag moet worden gelegd; voorts is zowel de interpretatie door de ordediensten als de werking van de toestellen waarmee de overtreding wordt vastgesteld afen toe onbetrouwbaar. Daarom vraagt hij dat de ordediensten een omstandig en gedetailleerd verslag opmaken en het dadelijk aan de overtreder bezorgen. Een bepaling in die zin zou in het in de Ministerraad overlegde koninklijk besluit tot regeling van het rijbewijs met punten moeten worden opgenomen.

— Kwotering van de overtredingen

Een van de indieners van amendement n° 48 geeft vooraf te kennen dat het verkieslijk ware dat het rijbewijs met punten in de praktijk wordt geregeld op basis van de toekenning van een aanvangspuntenaantal, waarvan bij elke overtreding punten worden afgetrokken (de omgekeerde aanpak dus van wat in het ontwerp wordt voorgesteld). Hij stelt voor dat een lijst wordt aangelegd van overtredingen die in aanmerking komen en dat die naar gelang van de ernst ervan in drie categorieën worden ondergebracht (die klassering staat vermeld in Stuk n° 1062/3). Het amendement heeft tevens tot doel te bepalen hoeveel punten de bestuurder voor een overtreding in elk van de drie categorieën verliest.

Spreeker merkt op dat de ernst van de overtredingen, vooral inzake overdreven snelheid, moeilijk kan worden uitgemaakt omdat alles van de omstandigheden afhangt.

Bijgevolg zou de definitie van de zware overtredingen moeten worden geschakeerd. In plaats van die verschillende nuances in de wet op te nemen, ware het echter verkieslijk dat de Regering zich ertoe verbindt de ernst van de overtredingen in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit genuanceerd te omschrijven.

De Minister verklaart zich bereid te laten onderzoeken of het mogelijk is bij het opstellen van het koninklijk besluit nuances inzake snelheidsovertredingen aan te brengen.

Ondanks het huidige voornemen van de Minister om in het kader van het rijbewijs met punten slechts met de zwaardere overtredingen rekening te houden, vreest een lid toch dat later ook lichte overtredingen in overweging zullen worden genomen, indien de Koning inderdaad de bevoegdheid krijgt om de overtredingen te bepalen, zoals in artikel 25 wordt voorgesteld.

Een van de indieners van amendement n° 48, waarin onder meer een lijst is opgenomen van de overtredingen waarmee rekening wordt gehouden, wijst erop

chose jugée; en amont de cette inscription, rien ne change à la procédure actuelle.

Un autre membre souhaite qu'il y ait également information en ce qui concerne l'interprétation de l'infraction. Estimant qu'une grande souplesse est nécessaire en ce qui concerne l'évaluation de la gravité de la faute, et que, par ailleurs, tant l'interprétation donnée par les forces de l'ordre que le fonctionnement de l'appareillage destiné à constater l'infraction peuvent parfois être sujets à caution, il demande qu'un rapport circonstancié et exhaustif soit établi par les forces de l'ordre et immédiatement fourni au contrevenant. Une disposition en ce sens devrait figurer dans l'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres qui organisera le permis à points.

— Cotation des infractions

Après avoir déclaré en préalable qu'il serait préférable, dans la pratique, que l'organisation du permis à points se fasse sur la base de l'attribution d'un capital de points initial duquel des points seraient retranchés au fur et à mesure des infractions, (c'est-à-dire la démarche inverse de celle proposée dans le projet), l'un des auteurs de l'amendement n° 48 propose l'établissement d'une liste des infractions prises en considération, réparties en trois catégories en fonction de leur gravité (ce classement figure au Doc. n° 1062/3). L'amendement vise également à fixer le tarif des pertes de point(s) par catégorie d'infractions.

L'intervenant fait remarquer que, particulièrement en matière de vitesse, la gravité des infractions est difficile à déterminer, étant donné qu'elle dépend des situations.

Il conviendrait donc que la définition même des infractions graves soit modulée. Toutefois, plutôt que d'inscrire ces différentes nuances dans la loi, il serait préférable que le Gouvernement s'engage à nuancer la définition de la gravité des infractions dans un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Le Ministre se déclare prêt à faire étudier la possibilité d'introduire des nuances concernant les infractions en matière de vitesse, lors de la rédaction de l'arrêté royal.

Un membre craint que, en dépit des propos actuels du Ministre qui déclare vouloir limiter les infractions prises en compte dans le cadre du permis à points à celles qui présentent une certaine gravité, on n'en vienne ultérieurement à y ajouter des infractions mineures si, ainsi que le prévoit l'article 25 proposé, délégation est donnée au Roi pour la détermination de ces infractions.

L'un des auteurs de l'amendement n° 48, lequel établit entre autres une liste des infractions prises en considération, signale que cette liste n'est pas exhaus-

dat het niet om een volledige lijst gaat. Ook al kan er geen sprake van zijn dat aan de Koning een blanco-volmacht wordt verleend om te bepalen over welke overtredingen het gaat, zoals de Regeringstekst verklaart, toch kan ook onmogelijk steeds een beroep op de wetgever worden gedaan om voor elke overtreding uit te maken of ze al dan niet in rekening moet worden gebracht. De voorgestelde lijst kan dan ook als een door het Parlement gegeven richtsnoer worden beschouwd, waarin de overtredingen zijn opgesomd die zeker en vast in het bestand moeten worden vermeld.

Andere leden menen dat de lijst van de overtredingen waarmee rekening wordt gehouden, niet alleen in de wet moet worden opgenomen, maar ook dat het om een beperkende lijst moet gaan.

— *Wat in de wet moet worden bepaald*

De Minister stemt ermee in dat sommige gegevens die volgens het ontwerp in uitvoeringsbesluiten moeten worden behandeld, nu toch in de wet zelf worden geregeld.

Het betreft :

— het maximum aantal punten dat voor iedere overtreding kan worden aangerekend (de eigenlijke vaststelling van het aantal blijft evenwel bij koninklijk besluit gebeuren); dat aantal bedraagt maximum drie punten;

— het totale aantal punten dat kan worden bereikt : zes;

— een nauwkeurige omschrijving van de gevolgen indien het totaal van zes strafpunten wordt bereikt :

- de bestuurder moet binnen een bepaalde termijn een cursus verkeersveiligheid volgen, zo niet wordt het recht tot sturen van de betrokkene voor een maand geschorst;

- indien de bestuurder (die opnieuw met nul strafpunten start) binnen een termijn van vijf jaar weer zes strafpunten oploopt, wordt het recht tot sturen voor drie maanden geschorst; bovendien krijgt hij pas opnieuw het recht een wagen te besturen indien hij een cursus verkeersveiligheid heeft gevolgd (zo niet blijft het rijbewijs dus geschorst);

- vanaf vier punten kan het aantal op twee worden teruggebracht indien de betrokkene een cursus verkeersveiligheid volgt;

- de termijn die moet verstrijken alvorens in het bestand opgenomen overtredingen automatisch worden uitgewist.

iv) Bescherming van de persoonlijke levenssfeer — voorschriften inzake de toegang tot het bestand

De verschillende sprekers wijzen erop dat het vertrouwelijke karakter van de gegevens in het centraal bestand van de overtredingen absoluut moet worden gewaarborgd.

Een van de indieners van amendement n° 48 acht het niet aangewezen politie en rijkswacht toegang tot dat bestand te verlenen.

tive. Il estime en effet que, s'il ne peut être question de donner un blanc-seing au Roi pour la détermination des infractions, comme le prévoit le texte du Gouvernement, il serait trop complexe de requérir une intervention du législateur pour la détermination de chacune des infractions. La liste proposée doit dès lors être considérée comme une ligne directrice indiquée par le Parlement et signifie qu'au minimum les infractions ainsi énumérées doivent figurer dans celles qui sont prises en compte dans le fichier.

D'autres membres estiment que la liste des infractions prises en considération doit non seulement se trouver dans la loi, mais être limitative.

— *Ce qui sera déterminé dans la loi*

Le Ministre marque son accord pour qu'un certain nombre d'éléments qui, aux termes du projet, devraient être déterminés dans les arrêtés d'exécution, le soient dorénavant dans la loi elle-même.

Il s'agit :

— du nombre maximum de points susceptibles d'être attribués pour chaque infraction (l'attribution elle-même restant toutefois du niveau de l'arrêté royal); ce nombre ne pourra excéder trois;

— du nombre de points constituant le total possible : six;

— d'une définition précise des conséquences qu'auront l'accumulation de six mauvais points :

- le conducteur sera alors tenu de suivre un cours de sécurité, dans un délai déterminé; à défaut, le droit de conduire de l'intéressé sera suspendu pour une durée d'un mois;

- si, dans les cinq ans, le conducteur (reparti de zéro point) atteint une nouvelle fois un total de six points, le droit de conduire est suspendu pour trois mois; en outre, le recouvrement du droit de conduire est subordonné à la participation à un cours de sécurité (à défaut d'une telle participation, le permis reste donc suspendu);

- à partir de quatre points, il y aura possibilité de voir ce nombre ramené à deux, moyennant la participation à un cours de sécurité;

- du délai après lequel les infractions seront effacées automatiquement.

iv) Protection de la vie privée — réglementation de l'accès au fichier

Les différents intervenants soulignent l'absolue nécessité de garantir la confidentialité des données figurant dans le fichier central des infractions.

L'un des auteurs de l'amendement n° 48 déclare qu'il ne s'indique pas que la police et la gendarmerie puissent avoir accès à ce fichier.

Hij voegt eraan toe dat de in de wet opgenomen waarborgen inzake het vertrouwelijke karakter van het bestand minstens moeten beantwoorden aan de regeling waarin het wetsontwerp betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer voorziet.

Een andere spreker merkt op dat geen enkele wetgeving waterdichte garanties voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer kan bieden, welke voorschriften een wetsontwerp ter zake ook moge opleggen. Er moet dan ook worden gekozen tussen twee oplossingen die geen van beide ideaal zijn. Blijkbaar is voor de invoering van een rijbewijs met punten, een initiatief dat door spreker wordt gesteund, de oprichting van een centraal bestand van de overtredingen vereist.

De Minister is bereid in de wet twee aanvullende beschermingsmaatregelen op te nemen, waarbij de bepalingen van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen en die van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid tot voorbeeld dienen :

— in afwachting dat de wet betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer wordt goedgekeurd, worden de bevoegdheden van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (cf. wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid - art. 92) uitgebreid tot het centraal bestand van de overtredingen;

— een bestuurder die voor het eerst in het bestand wordt opgenomen, zal daarover zo snel mogelijk uitvoerig worden ingelicht.

v) Cumulatie van straffen moet absoluut worden voorkomen

Volgens verscheidene leden moet worden voorkomen dat de schorsing van het rijbewijs als gevolg van de werking van het rijbewijs met punten bovenop een vonnis komt dat al de vervallenverklaring van het recht tot sturen meebrengt : cumulatie van straffen moet worden voorkomen (cf. hierboven).

De Minister antwoordt dat indien voor een rijbewijs met punten wordt gekozen waarvan de werking administratief wordt geregeld, de twee systemen — dit wil zeggen het rechterlijke en het administratieve — naast elkaar zullen bestaan, volkomen van elkaar gescheiden, ook in de tijd, hoewel in de uitvoering een parallellisme tussen de vervallenverklaring en de opschorting mogelijk is en in elk geval de veiligheids cursus moet worden gevolgd.

*
* *

Na afloop van deze eerste bespreking van artikel 5, stelt de Regering twee amendementen (n^{os} 65 en 66 — Stuk n^o 1062/5) voor die uit de bespreking van artikel

Il ajoute que la loi doit organiser la protection de la confidentialité du fichier d'une façon au moins équivalente à ce qui est prévu dans le projet de loi relatif à la protection de la vie privée.

Un autre intervenant fait observer que, quelles que soient les protections que le projet de loi relatif à la protection de la vie privée tentera d'apporter, aucune législation ne garantira totalement la protection de la vie privée. Il convient dès lors de faire un choix entre deux situations, dont aucune n'est idéale. En l'occurrence, l'instauration d'un permis à points — que l'orateur appuie — requiert l'introduction d'un fichier central des infractions.

Le Ministre se déclare prêt à ce que soient inscrits dans la loi deux éléments de protection supplémentaires, sur le modèle des dispositions prévues dans la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques et dans la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale :

— dans l'attente de la loi relative à la protection de la vie privée, les compétences de la Commission de la protection de la vie privée (cf. la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale — art. 92) seront étendues au fichier central des infractions;

— un conducteur enregistré pour la première fois dans le fichier en sera informé sans délai, de manière détaillée.

v) Nécessité d'éviter le cumul des sanctions

Plusieurs membres soulignent la nécessité d'éviter que la suspension du permis de conduire résultant du fonctionnement du permis à points ne puisse s'ajouter à un jugement entraînant déjà la déchéance du droit de conduire : il convient d'éviter le cumul des sanctions (cf. ci-avant).

Le Ministre répond que, si l'on opte pour l'instauration d'un permis à points fonctionnant dans un cadre administratif, les deux systèmes — c'est-à-dire le judiciaire et l'administratif — existeront côte à côte, de manière totalement séparée, en ce compris dans le temps, bien que, sur le plan de l'exécution, un parallélisme soit possible entre la déchéance et la suspension et que le cours de sécurité routière soit imposé dans tous les cas.

*
* *

A l'issue de ce premier examen de l'article 5, le Gouvernement dépose deux amendements (n^{os} 65 et 66 — Doc. n^o 1062/5), qui résultent de la discussion de

5 resulteren, maar respectievelijk de artikelen 4 en 5 vervangen.

*
* *

De Minister verbindt zich er voorts toe het ontwerp van koninklijk besluit tot regeling van de toekenning van punten voor overtredingen die in het kader van het rijbewijs met punten werden aangerekend, voor advies aan de commissie voor te leggen.

b) *Bespreking van de amendementen n^{os} 65 en 66 van de Regering, ter vervanging van de artikelen 4 en 5*

i) *Bespreking van amendement nr 65*

— *Algemene opmerkingen over de snelheid*

Een lid is de mening toegedaan dat het belang dat aan het volgen van veiligheids- of andere specifieke cursussen wordt gehecht, een positieve ontwikkeling is, vergeleken bij de oorspronkelijke voorstellen van de Regering. Toch blijft een essentieel probleem onopgelost dat verband houdt met de definiëring van de zware overtredingen.

Dergelijke overtredingen zullen immers systematisch op het rijbewijs met punten worden verrekend (§ 1, 1^o); een van die zware overtredingen is onder meer het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 10 km/u. Gelet op de vaak overdreven snelheidsbeperkingen en meer nog op het feit dat bij het opleggen ervan totaal niet objectief wordt tewerk gegaan, is de vrees dat de burgers niet met de voorgestelde regeling zullen instemmen, niet ongegrond. Als de bestuurders niet geloven in de deugdelijkheid van de regeling, zullen zij proberen die te omzeilen door bijvoorbeeld een beroep te doen op politieke voorspraak om te verhinderen dat de strafpunten worden ingeschreven.

Om geloofwaardig te blijven, moet het systeem er derhalve voor zorgen dat bij het verrekenen van de fouten ook de omstandigheden meespelen waarin ze werden gemaakt.

De Minister antwoordt dat bij de verrekening van de snelheidsovertredingen een zekere gradatie zal worden toegepast.

Bovendien wordt overwogen in het verkeersreglement het begrip « flexibele verkeersaanwijzingen » in te voeren. Dank zij de nieuwe technologieën kunnen dergelijke flexibele verkeersaanwijzingen nu worden ingevoerd, waardoor de verkeersinstructies aan de omstandigheden (weer of verkeerssituatie) kunnen worden aangepast. Met de invoering van dat begrip in het verkeersreglement ontstaat er een instrument dat waarschijnlijk slechts geleidelijk zal worden gebruikt, want een dergelijk systeem vereist vanzelfsprekend aanzienlijke investeringen.

l'article 5, mais qui remplacent respectivement les articles 4 et 5.

*
* *

Le Ministre s'engage par ailleurs à soumettre pour avis à la Commission le projet d'arrêté royal réglant l'attribution des points aux infractions comptabilisées dans le cadre du permis à points.

b) *Discussion des amendements n^{os} 65 et 66 du Gouvernement, qui remplacent les articles 4 et 5*

i) *Discussion de l'amendement no 65*

— *Remarques d'ordre général — la question de la vitesse*

Un membre estime que, si l'accent mis sur l'assistance à des cours de sécurité et sur la participation à des cours spécifiques constitue une évolution positive par rapport aux propositions initiales du Gouvernement, un problème essentiel demeure, qui est lié à la définition des infractions graves.

Les infractions de ce type seront en effet systématiquement comptabilisées dans le permis à points (§ 1^{er}, 1^o); parmi les infractions graves figure le dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse maximum autorisée. Or, vu le caractère souvent excessif des limitations de vitesse imposées et, plus encore, à cause de leur manque de sélectivité, il est permis de craindre qu'il n'y ait pas adhésion des citoyens au système proposé. S'ils ne croient pas en la validité de celui-ci, les conducteurs seront incités à essayer de le contourner — par exemple, en tentant d'éviter l'inscription de points via des interventions politiques.

Dès lors, pour être crédible, le système doit prévoir une modulation des fautes, qui tienne compte des circonstances.

Le Ministre répond qu'en ce qui concerne les infractions en matière de vitesse, il y aura une gradation dans la cotation.

Il est par ailleurs envisagé d'introduire dans le code la notion d'« indications flexibles ». L'instauration d'indications flexibles, qui est désormais possible, grâce aux nouvelles technologies, permettrait d'adapter les consignes données aux circonstances (climatiques ou concernant le trafic). L'introduction de cette notion dans le code constituera un instrument qui ne sera sans doute utilisé que progressivement car il va de soi que la mise en place d'un tel système requerra des investissements non négligeables.

Op de vraag of die flexibele aanwijzingen kunnen worden gekoppeld aan een verhoging van de toegestane maximumsnelheid antwoordt de Minister ontkennend. Hij wijst er bovendien op dat het Belgische standpunt ter zake moet rekening houden met wat er in Europees verband gebeurt.

Een lid oordeelt dat het probleem van de aangepaste snelheid weliswaar essentieel is, maar als concept zo goed als onmogelijk in de praktijk kan worden gebracht. Dergelijke aanpassingen kunnen immers niet voor ieder individu afzonderlijk worden geregeld. Welke norm — per definitie een gemiddelde — ook wordt gehanteerd, steeds zullen ook de goede chauffeurs worden bestraft.

Bovendien is hij de mening toegedaan dat de voorstanders van een hogere maximumsnelheid op de autowegen, die ter staving van hun voorstel wijzen op het veiliger karakter van de autowegen, zich nergens op feiten kunnen baseren: in de Bondsrepubliek Duitsland, waar de snelheid alleen beperkt is op de autowegen in de buurt van een stad wijzen de ongevalstatistiek op geen enkel verschil tussen de beide types van autowegen.

Volgens de Minister zullen de zware overtredingen, hoewel ze alle worden aangerekend, niet noodzakelijk de maximumwaarde van drie strafpunten krijgen. In die overtredingen worden in feite gradatieverschillen aangebracht, van zwaar naar minder zwaar (3 strafpunten voor een alcoholopname van ten minste 0,8 g/liter bloed, maar niet meer dan 1 punt indien dat gehalte ten minste 0,5 en minder dan 0,8 g/liter bedraagt).

— § 2.

Een lid vestigt de aandacht erop dat bij de inschrijving van de overtredingen alleen diegene worden vermeld « die het voorwerp hebben uitgemaakt van hetzij een betaling, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling ».

Moet het woord « betaling » hier niet worden verstaan als een begrip dat twee inhouden dekt, namelijk de onmiddellijke betaling en de minnelijke schikking?

De Minister beaamt die interpretatie.

— § 3.

Op verzoek van een lid preciseert de Minister dat de bestuurder die een totaal van zes strafpunten heeft bereikt, een verkeersveiligheidskursus moet volgen —, zoniet wordt het recht tot sturen voor een maand geschorst —, maar vervolgens weer met nul strafpunten start. Hetzelfde geldt voor de bestuurder die binnen vijf jaar opnieuw een strafpuntentotaal van zes haalt en bijgevolg een rijverbod van drie maanden opgelegd krijgt: nadat die schorsing verstreken is, wat afhankelijk is van deelneming aan een veiligheidskursus, vertrekt die bestuurder opnieuw met nul strafpunten.

Het lid verbaast zich erover dat het, wanneer die regeling wordt toegepast, in feite mogelijk is zware en

A la question de savoir si l'introduction d'indications flexibles pourrait aller de pair avec une augmentation des vitesses maximales autorisées, le Ministre répond par la négative. Il fait en outre observer qu'en cette matière, la position adoptée en Belgique doit être guidée par l'évolution du contexte européen.

Un membre juge que, si le problème de la modulation de la vitesse est essentiel, il s'agit toutefois d'un concept virtuellement impossible à mettre en place dans la réalité, car il n'est pas possible d'organiser cette modulation en fonction des individus. L'établissement de normes — moyennes par définition — pénalisera donc toujours les bons conducteurs.

Il est d'autre part d'avis que ceux qui prônent un relèvement de la vitesse permise sur autoroute en mettant en avant le caractère sécurisant de l'environnement autoroutier ne peuvent étayer ce raisonnement par des faits: pour la RFA, où la vitesse n'est limitée que sur celles des autoroutes qui sont des autoroutes suburbaines, les statistiques d'accidents ne distinguent pas entre les deux types d'autoroutes.

Le Ministre déclare que, si les infractions graves seront toutes comptabilisées, elle ne se verront pas nécessairement toutes attribuer la valeur maximum de trois points. On distinguera en fait des niveaux de gravité parmi les différentes infractions graves (3 points pour un taux d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,8 g/litre de sang, mais seulement 1 point si ce taux est d'au moins 0,5 et inférieur à 0,8 g/litre).

— § 2.

Un membre attire l'attention sur le fait que, à propos des infractions comptabilisées, il n'est fait mention que de celles qui ont fait l'objet « soit d'un paiement, soit d'une condamnation coulée en force de chose jugée ».

Le mot « paiement » ne doit-il pas s'entendre ici comme englobant en fait deux notions, celle du paiement immédiat et celle de la transaction?

Le Ministre confirme cette interprétation.

— § 3.

A la demande d'un membre, le Ministre précise que le conducteur qui a atteint le total de six points doit suivre un cours de sécurité routière — à défaut de quoi son droit de conduire est suspendu pour un mois —, mais repart ensuite de zéro point. Il en va de même pour celui qui, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points et est alors frappé d'une suspension du droit de conduire pour trois mois: après la fin de cette suspension, subordonnée à la participation à un cours de sécurité, ce conducteur repart de zéro point.

Le membre s'étonne de ce que, par l'application de ce système, il soit en fait possible d'accumuler les in-

zeer zware overtredingen op te stapelen zonder daarom met een schorsing van het rijbewijs te worden gestraft. Ware het niet verkieslijk de regeling van het rijbewijs met punten zo op te zetten dat sneller wordt geschorst, maar voor kortere tijd? Zou zo'n korte schorsing — voor een week bijvoorbeeld — geen sterker waarschuwend effect hebben?

De Minister antwoordt dat aan de organisatie van het rijbewijs met punten een andere gedachtengang ten grondslag ligt: de regeling heeft namelijk een signaalfunctie en geeft aan dat een aanvullende opleiding vereist is; ze is op preventie en niet op bestraffing gericht.

Het blijft hoe dan ook mogelijk een vervallen-verklaring van het recht tot sturen uit te spreken wegens één bijzondere zware overtreding, aangezien de strafrechtelijke en de administratieve regeling naast elkaar zullen bestaan.

— § 4.

Een lid constateert een gebrek aan samenhang wat de duur van de sancties betreft. Overtredingen en de desbetreffende punten worden immers, na drie jaar of na aanleiding te hebben gegeven tot een schorsing en/of het verplichte volgen van een verkeersveiligheidskursus, automatisch uitgewist, doch de mogelijkheid dat het aantal punten, na het volgen van die cursus, op twee teruggebracht wordt, kan « slechts eenmaal om de 5 jaar worden toegepast » (§ 4).

De Minister geeft toe dat die termijn geharmoniseerd moet worden.

De Commissie verbetert derhalve de tekst van het eerste lid van § 4: de mogelijkheid om het aantal punten op twee terug te brengen, kan « slechts eenmaal om de drie jaar worden toegepast ».

Er wordt echter de nadruk op gelegd dat de schorsingsduur, in geval van recidive, op 5 jaar vastgesteld blijft (§ 3, tweede lid).

Een tweede verbetering wordt aangebracht in § 4 om de Nederlandse tekst van het tweede lid in overeenstemming te brengen met de Franse versie door er de woorden « of vijf » in te voegen (« De bestuurder die het totaal van vier of vijf punten bereikt... »).

— § 5.

Een lid vraagt of de mogelijkheid om het aantal aan de houders van een rijbewijs toegekende punten op 4 terug te brengen evengoed toepasselijk zal zijn op de nieuwe bestuurders die van te voren lessen gevolgd hebben, als op hen die de voorkeur hebben gegeven aan de klassieke opleiding.

De Minister antwoordt bevestigend.

— §§ 3, 4 en 5.

De Minister preciseert de wijze waarop de « veiligheidskursussen » (§§ 3 en 4) en de « specifieke vorming » (§ 5) zullen plaatsvinden.

fractions graves et très graves sans être pénalisé par une suspension du permis. Ne serait-il pas préférable d'organiser le système du permis à points de manière à ce qu'il y ait plus vite suspension, mais pour une période plus courte? Cette courte suspension — d'une durée d'une semaine, par exemple — n'aurait-elle pas davantage valeur d'avertissement?

Le Ministre répond que la philosophie selon laquelle est organisé le permis à points est différente: celui-ci fonctionnant comme un signal et indiquant qu'un supplément de formation est nécessaire, est orienté vers la prévention et non vers la sanction.

De toute manière, ainsi qu'il a déjà été signalé, la possibilité demeure d'une déchéance du droit de conduire en raison d'une seule infraction qui serait particulièrement grave, puisque le système pénal et le système administratif coexisteront.

— § 4.

Un membre estime qu'il y a incohérence dans les durées prévues. En effet, alors que les infractions et les points y relatifs sont effacés automatiquement après trois ans ou après avoir donné lieu à une suspension et/ou à la participation à un cours de sécurité, la possibilité de voir le nombre de points ramenés à deux après avoir suivi un cours de sécurité « ne peut être appliquée qu'une fois en cinq ans » (§ 4).

Le Ministre reconnaît la nécessité d'harmoniser les durées mentionnées.

La Commission corrige dès lors le texte du 1^{er} alinéa du § 4: la possibilité de voir le nombre de points ramenés à deux « ne peut être appliquée qu'une fois en trois ans ».

Il est toutefois souligné que cinq ans reste la durée prévue en ce qui concerne la récidive (§ 3, 2^{ème} alinéa).

Une seconde correction est apportée au § 4; le texte néerlandais du 2^{ème} alinéa est harmonisé avec le texte français par l'insertion des mots « of vijf » (« De bestuurder die het totaal van vier of vijf punten bereikt... »).

— § 5.

Un intervenant demande si le permis de conduire ramené à 4 points s'appliquera tant aux nouveaux conducteurs ayant recouru à l'apprentissage anticipé qu'à ceux qui ont suivi la formation classique.

Le Ministre répond affirmativement.

— §§ 3, 4 et 5.

Le Ministre apporte des précisions sur la manière dont seront organisés les « cours de sécurité » (§§ 3 et 4) et la « formation spécifique » (5).

Die vorming moet zo ingericht worden dat met de vereisten van het beroepsleven rekening wordt gehouden; het moet derhalve mogelijk zijn er buiten de werkuren aan deel te nemen.

De totale duur van een dergelijke herscholing zou kunnen ongeveer tien uur bedragen.

Inhoudelijk zal een onderscheid worden gemaakt tussen drie grote groepen cursussen : de vorming die vooral bedoeld is voor de nieuwe houders van een rijbewijs (§ 5), de cursussen voor de bestuurders die vooral met alcoholgebruik problemen hebben gehad en ten slotte de cursussen die het niet naleven van het verkeersreglement moeten remediëren.

Een lid vreest dat de opleiding eerder voor de vorm zal gegeven worden, dan wel een echte oplossing zal bieden voor de vastgestelde fouten. Hij meent dat er op dat vlak verduidelijkingen en waarborgen moeten komen.

— *Voorstellen voor subamendementen*

Op amendement n° 65 van de Regering worden twee amendementen voorgesteld. Het gaat om :

— subamendement n° 81 van de heer Hendrick tot wijziging van meerdere bepalingen van amendement n° 65, teneinde meer rekening te houden met de anteceden ten van de bestuurders en, meer in het bijzonder, het aantal keren dat zij bij ongevallen betrokken zijn;

— amendement n° 82 van de heer Knoops dat ertoe strekt voor de bestuurders die meer dan 50 000 km per jaar afleggen, het aantal punten dat op hun rijbewijs kan worden vermeld, te verdubbelen.

Beide amendementen zijn samen met hun verantwoording in stuk n° 1062/6 opgenomen.

ii) Bespreking van amendement nr 66

— § 1.

Een lid vraagt of de bewoordingen van paragraaf 1 niet kunnen worden gewijzigd. De identiteit van de « houder van het bestand », waarvan sprake in § 3 en volgende, zou duidelijker moeten worden omschreven. Dient derhalve niet te worden vermeld dat de « houder van het bestand » de Minister is die bevoegd is voor het wegverkeer?

De Minister antwoordt dat die verduidelijking overbodig is. De in amendement n° 65 van de Regering voorgestelde tekst van artikel 24, § 2, bepaalt immers al uitdrukkelijk dat « dit centraal bestand (...) bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit (wordt) opgericht in de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort ».

Een tweede spreker dringt erop aan dat de machting waarvan sprake in verband met de toegang tot het bestand en het gebruik ervan, niet alleen zeer strikt wordt geregeld, maar bovendien wordt beperkt en ook duidelijk wordt omschreven.

Ces formations devront être organisées de manière à tenir compte des impératifs de la vie active, c'est-à-dire qu'il devra être possible d'y assister en dehors des heures de travail.

La durée globale d'un recyclage de ce type pourrait être de l'ordre d'une dizaine d'heures.

Quant au contenu, il faudra établir la distinction entre trois grandes catégories de cours : la formation qui s'adressera spécifiquement aux nouveaux titulaires du permis de conduire (§ 5), les cours destinés à ceux des conducteurs dont les problèmes sont particulièrement liés à la consommation d'alcool, et ceux qui viseront à remédier au non-respect du code de la route.

Un membre déclare redouter que la formation dispensée le soit plus pour la forme qu'en vue de s'atteler réellement à remédier aux carences constatées. Il estime que des précisions et des garanties devraient être données sur ce point.

— *Propositions de sous-amendements*

Deux sous-amendements à l'amendement n° 65 du Gouvernement sont proposés. Il s'agit :

— de l'amendement n° 81 de M. Hendrick, qui vise à modifier plusieurs des dispositions de l'amendement n° 65 dans le but de mieux prendre en compte les antécédents des conducteurs et, plus spécialement, la fréquence de l'implication de ces derniers dans des accidents;

— l'amendement n° 82 de M. Knoops, qui vise à doubler le nombre de points susceptibles inscrits au permis à points des conducteurs qui, par profession, doivent parcourir plus de 50 000 km par an.

Ces deux amendements et leur justification figurent au Doc. n° 1062/6.

ii) Discussion de l'amendement no 66

— § 1^{er}.

Un membre demande s'il ne conviendrait pas de corriger la formulation du § 1^{er} de manière à y définir clairement l'identité du « maître du fichier » dont il est question à partir du § 3. Ne faudrait-il pas dès lors préciser que le « maître du fichier » est le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions?

Le Ministre répond que l'ajout de cette précision est superflu. En effet, l'article 24, § 2, tel que proposé par l'amendement n° 65 du Gouvernement, prévoit déjà explicitement que « ce fichier central est créé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans les services qui relèvent du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ».

Un second intervenant insiste sur la nécessité que la délégation prévue en ce qui concerne l'accès au fichier et son utilisation soit particulièrement stricte et qu'elle soit d'autre part limitée et précisée.

De Minister antwoordt dat het centraal bestand bij de diensten van het Bestuur van het Vervoer zal worden opgericht waaronder eveneens de dienst « Directie Inschrijving van de voertuigen » (DIV) ressorteert. Naar aanleiding van de automatisatie van deze dienst voor een bedrag van 200 miljoen frank, gespreid over 2 of 3 jaar, wordt eveneens de oprichting van het centraal bestand voorbereid. Aan de dienst belast met het beheer van het centraal bestand zullen weinig volmachten worden verleend; wie een volmacht krijgt, zal bij naam worden aangeduid.

Een lid meent een mogelijke tegenstrijdigheid te zien in de memorie van toelichting. Daarin wordt onderstreept dat het niet aangewezen is dat politie of rijkswacht toegang zouden kunnen hebben tot dit bestand : « het centraal bestand van de overtredingen zal enkel toegankelijk zijn voor de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en voor de gerechtelijke overheden » (Stuk n° 1062/1, blz. 13).

Kunnen commissarissen of adjunct-commissarissen dan toch toegang tot het bestand krijgen, aangezien zij officieren van gerechtelijke politie zijn?

De Minister antwoordt dat artikel 459 van het Strafwetboek duidelijk het onderscheid maakt tussen politieofficieren en de gerechtelijke overheid. Er kan dus geen sprake zijn van enig misverstand.

— § 5.

Een lid vestigt de aandacht op het feit dat artikel 92 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, waarnaar § 5 verwijst, uiteraard geen gewag maakt van een centraal bestand van de overtredingen bij de omschrijving van de opdracht van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Moet die tekst niet verduidelijkt worden?

De Commissie verbetert § 5 door de woorden « met de noodzakelijke aanpassingen » (« de bevoegdheden uit die haar zijn toegewezen, met de noodzakelijke aanpassingen, door artikel 92 van de wet van 15 januari 1990... ») in te voegen.

— § 6.

Een van de indieners van amendement n° 48, luidens hetwelk hij die zich tot de gegevens van het bestand toegang heeft verschaft of ze heeft gebruikt, met geldboete van maximaal 50 000 frank wordt gestraft, vraagt of voormeld bedrag niet in het amendement van de Regering dient voor te komen als maximumstraf : wordt datzelfde bedrag immers ook niet gehanteerd in het wetsontwerp betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer?

Na controle wordt § 6 in die zin verbeterd.

Le Ministre répond que le fichier central sera organisé dans les services de l'Administration des transports, dont relève également la direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV). L'automatisation de ce service, qui représente un investissement de 200 millions de francs étalé sur 2 ou 3 ans, prépare également la mise en place du fichier central. Les délégations qui devront être données au service chargé de la gestion du fichier central seront limitées et les bénéficiaires seront désignés nommément.

Un membre s'inquiète d'une possible contradiction dans l'exposé des motifs. Celui-ci souligne en effet qu'il ne s'indique pas que la police et la gendarmerie puissent avoir accès au fichier : « ... le fichier central des infractions sera accessible uniquement aux services du Ministère des Communications et aux autorités judiciaires ». (Doc. n° 1062/1, p. 13).

Toutefois, étant donné qu'ils sont des officiers de la police judiciaire, ne risque-t-on pas que les commissaires et les commissaires-adjoints aient malgré tout accès au fichier?

Le Ministre répond que l'article 459 du Code pénal établit clairement la distinction entre les officiers de police et l'autorité judiciaire. Il n'y a donc pas de malentendu possible.

— § 5.

Un membre attire l'attention sur le fait que l'article 92 de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la Sécurité sociale, auquel fait référence le § 5, ne fait évidemment pas mention du fichier central des infractions lorsque cet article décrit la mission de la Commission de la protection de la vie privée. Ne conviendrait-il pas d'apporter une clarification au texte?

La Commission apporte une correction au § 5, par l'insertion des mots « moyennant les adaptations nécessaires » (« ... les compétences qui lui sont attribuées, moyennant les adaptations nécessaires par l'article 92 de la loi... »).

— § 6.

L'un des auteurs de l'amendement n° 48 qui prévoit, pour celui qui accède aux données du fichier ou en fait usage, une amende maximale de 50 000 francs, demande si ce n'est pas ce montant qui devrait également figurer dans l'amendement du Gouvernement, au titre d'amende maximale : n'est-ce pas là, en effet, le montant qui est prévu dans le cadre du projet de loi relatif à la vie privée?

Après vérification, une correction en ce sens est apportée au § 6.

— *Rechtzetting van fouten en vergoeding van eventuele schade*

De Minister herinnert eraan dat de betrokkenen automatisch worden gewaarschuwd op een aantal essentiële ogenblikken, zoals wanneer zij voor de eerste keer in het bestand worden ingeschreven en wanneer het straffpuntentotaal 4 of 5 bereikt (cf. artikel 4, § 4, tweede lid, zoals voorgesteld in amendement n° 65 van de Regering).

Een lid vraagt dat uitdrukkelijk een termijn wordt bepaald waarbinnen het recht op rechtzetting kan worden uitgeoefend. Komt dat voorschrift er niet, dan verliest dat recht immers elke betekenis. Mocht het foute gegeven bijvoorbeeld betrekking hebben op de inschrijving van het zesde straffpunt, dan kan die vergissing zeer ernstige gevolgen hebben.

Het is derhalve van het grootste belang dat die fout onverwijld wordt rechtgezet.

De Minister antwoordt dat de Koning, conform § 2 in fine, en mits de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer erbij betrokken wordt, gelast wordt de nadere regels te bepalen in verband met het recht van een ieder om, de rechtzetting en de verwijdering van de hem betreffende gegevens te vragen.

Op het stuk van de mogelijke verweermiddelen ligt het voor de hand dat alle middelen die tegen een administratieve beslissing gebezigd kunnen worden, ook in dit geval toepassing vinden. Er kan trouwens hoe dan ook beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Het lid merkt op dat het hoger beroep bij de Raad van State niet schorsend is en dat daar doorgaans zoveel tijd mee gemoeid is dat de gevolgen soms dramatisch kunnen zijn aangezien degene die ten onrechte het slachtoffer van een schorsing is, op die manier zijn « werktuig » en dus ook eventueel zijn baan kan verliezen.

Het lid vraagt derhalve dat zowel de rechtstreekse als de onrechtstreekse schade vergoed zou worden.

De Minister antwoordt dat, indien de stelling van de betrokkene door de Raad van State bevestigd wordt, hij vervolgens een vordering bij de rechtbank kan instellen. De eiser zal dus moeten bewijzen dat er een klaarblijkelijk verband bestaat tussen de administratieve fout en de geleden schade (baanverlies, bijvoorbeeld).

De heer Knoops dient op amendement n° 66 van de Regering een subamendement in (n° 84 - Stuk n° 1062/6), om te bepalen dat de maatregelen waarin § 3 voorziet, niet eerder toegepast kunnen worden dan nadat de houder van het bestand naar behoren uitspraak gedaan heeft over de aanvragen om rechtzetting; er wordt ook in vergoeding van de eventueel geleden schade voorzien.

De Minister wijst erop dat in het koninklijk besluit dat op grond van de voorgestelde § 2, zal uitgevaardigd worden, termijnen zullen worden gesteld met betrekking tot het recht op verbetering.

— *La rectification des erreurs et la réparation d'éventuels préjudices causés*

Le Ministre rappelle que les intéressés seront automatiquement avertis aux moments essentiels que sont le premier enregistrement dans le fichier et le moment où le total de points atteint 4 ou 5 (cf. l'article 4, § 4, deuxième alinéa, tel que proposé par l'amendement n° 65 du Gouvernement).

Un membre demande qu'un délai soit spécifiquement prévu pour l'exercice du droit de rectification. Faute d'une telle prescription, celui-ci pourrait en effet perdre tout son sens. Ainsi, si la donnée erronée devait concerner l'inscription du sixième point, les conséquences de l'erreur seraient extrêmement graves.

Il est donc essentiel que l'erreur puisse être rectifiée sans délai.

Le Ministre répond que, conformément au § 2 in fine, il appartiendra au Roi, en y associant la Commission de la protection de la vie privée, de déterminer les modalités d'application relatives au droit, pour toute personne concernée, d'obtenir la rectification et la suppression de données la concernant.

Quant aux moyens de défense disponibles, il est bien évident que tous les moyens de défense qui existent à l'encontre d'une décision administrative sont également d'application dans le cas présent. Le cas échéant, un recours au Conseil d'Etat est en tout état de cause possible.

Le membre fait observer que le recours au Conseil d'Etat n'est pas suspensif, et qu'il implique en règle générale de longs délais, dont les conséquences, en l'occurrence, peuvent être dramatiques, puisque celui qui serait indûment victime d'une suspension pourrait se voir ainsi privé de son outil de travail et perdre éventuellement son emploi.

Il demande dès lors qu'une réparation du dommage subi, tant direct qu'indirect, soit prévue.

Le Ministre répond que, si la thèse de l'intéressé se voit confirmée par le Conseil d'Etat, la personne lésée peut ensuite intenter une action devant les tribunaux. Il appartiendra au plaignant de prouver qu'il y a un rapport manifeste entre l'erreur de l'administration et le dommage subi (perte d'emploi, par exemple).

M. Knoops dépose un sous-amendement (n° 84 - Doc. n° 1062/6) à l'amendement n° 66 du Gouvernement, visant à ce que les mesures prévues au § 3 ne puissent être appliquées qu'après que le maître du fichier aura dûment statué sur les demandes de rectification; une réparation du dommage éventuellement subi est également prévue.

Le Ministre précise que, dans l'arrêté qui sera pris en application du § 2 proposé, des délais seront prévus quant à l'exercice du droit de rectification.

Na die toelichting wordt subamendement n° 84 ingetrokken.

2. Stemmingen

Amendement n° 66 van de Regering wordt met 13 stemmen tegen 3 en 1 onthouding aangenomen.

De amendementen n° 3 (de heer De Croo c.s.), 23 (de heer Hendrick) en 26 (de heer Draps c.s.) die alle voorstellen dat artikel weg te laten, vervallen bijgevolg.

Amendement n° 4 van de heer De Croo c.s., waarin voorgesteld wordt de organisatie van een rijbewijs met punten via de rechtbank te laten verlopen, wordt met 15 stemmen tegen 3 verworpen.

De overige amendementen worden, hetzij ingetrokken, hetzij vervallen verklaard (amendementen n° 24 van de heer Hendrick, n° 27 van de heer Draps c.s., n° 48 van de heren Lebrun en Tomas, n° 51 van de heren Clerfayt en Lagasse en subamendement n° 84 van de heer Knoops).

Het aldus geamendeerde artikel wordt met 15 stemmen tegen 3 aangenomen.

Art. 6 en art. 7

Bij die artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Zij worden achtereenvolgens met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 8

1. Bespreking

— De heer Hendrick stelt een amendement (n° 39, Stuk n° 1062/3) voor om dit artikel weg te laten. Door de symbolische geldboete van 1 F tot 5 F op te trekken, beknót dit artikel de beoordelingsbevoegdheid van de rechter doordat het hem verhindert een gewone symbolische straf uit te spreken, wanneer de overtreding gelet op de verzachtende omstandigheden, geacht wordt een lichte overtreding te zijn.

Voorts moet de rechter het prerogatief houden in bepaalde omstandigheden geen punten af te trekken. In dat verband moet in de wet worden bepaald dat de burger bij een rechtbank in beroep kan gaan om misbruiken door verbaliserende instanties te voorkomen.

Ook een ander lid wenst dat bij de vaststelling van de minimumgeldboete het beginsel van de symbolische frank ongewijzigd wordt gehandhaafd om de wetgeving homogeen te houden (aangezien de symbolische geldboete in andere wetten op 1 frank is vastgesteld).

De Minister is het eens met amendement n° 39.

*
* *

A la suite de cette précision, le sous-amendement n° 84 est retiré.

2. Votes

L'amendement n° 66 du Gouvernement est adopté par 13 voix contre 3 et 1 abstention.

Les amendements n° 3 (M. De Croo et consorts), 23 (M. Hendrick) et 26 (M. Draps et consorts), qui proposent de supprimer l'article, sont dès lors sans objet.

L'amendement n° 4 de M. De Croo et consorts, qui propose l'organisation d'un permis à points dans le cadre de la voie judiciaire est rejeté par 15 voix contre 3.

Les autres amendements sont soit retirés soit déclarés sans objet (amendements n° 24 de M. Hendrick, n° 27 de M. Draps et consorts, n° 48 de MM. Lebrun et Tomas, n° 51 de MM. Clerfayt et Lagasse et le sous-amendement n° 84 de M. Knoops).

L'article tel qu'amendé est adopté par 15 voix contre 3.

Art. 6 et art. 7

Ces articles n'appellent aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 8

1. Discussion

— M. Hendrick dépose un amendement (n° 39, Doc. n° 1062/3) visant à supprimer cet article. Il estime qu'en portant l'amende de principe de 1 franc à 5 francs, cet article a pour effet de réduire le pouvoir d'appréciation du juge en empêchant ce dernier de financer une simple peine de principe, lorsque l'infraction est reconnue comme légère, compte tenu des circonstances atténuantes.

Il conviendrait, d'autre part, de laisser au juge la prérogative d'annuler le retrait de points dans certaines circonstances. A cet égard, le recours du citoyen devant un tribunal devrait être prévu dans la loi afin de limiter les abus que pourraient commettre certains agents verbalisants.

Un autre membre souhaite lui aussi que, pour la fixation du montant de l'amende minimale, on ne modifie pas le principe du franc symbolique, dans un souci d'homogénéité de la législation (l'amende de principe étant fixée à 1 franc dans le cadre d'autres lois).

Le Ministre marque son accord avec l'amendement n° 39.

*
* *

Een lid stelt twee vragen die niet handelen over de wijziging die artikel 8 in artikel 29 van de wet wil aanbrengen, maar over andere bepalingen van dat artikel 29.

— Aangezien zware overtredingen voortaan veel grotere gevolgen zullen hebben (wie een dergelijke overtreding begaat riskeert immers voortaan niet alleen door de rechtbank gestraft te worden — zoals thans het geval is — maar via het rijbewijs met punten ook administratief), is het niet wenselijk dat de zware overtredingen bij gewoon koninklijk besluit aangewezen blijven (zie artikel 29, eerste lid). Is de Minister bereid voortaan de zware overtredingen aan te wijzen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, of zelfs de lijst van die overtredingen in de wet op te nemen?

— Wat de verdubbeling van de straffen betreft bij recidive binnen het jaar te rekenen vanaf de uitspraak van een vorig vonnis (zie artikel 29, vierde lid), zullen andere bepalingen die een langere termijn voorschrijven, dat voorschrift niet impliciet wijzigen?

De Minister beantwoordt beide vragen ontkennend.

Wat de omschrijving van zware overtredingen betreft is hij wel bereid via het in Ministerraad overlegd koninklijk besluit dat de toekenning van punten voor overtredingen moet regelen, bepaalde nuances aan te brengen.

De bepalingen van artikel 29 van de wet blijven onverminderd bestaan en hebben overigens geen gevolg(en) voor de werking van het rijbewijs met punten. Geen enkele bijkomende maatregel wordt derhalve overwogen.

Voor het overige geeft de Minister toe dat de regeling van het rijbewijs met punten geen rekening houdt met verzachtende omstandigheden. Een overtreding die behoorlijk werd vastgesteld wordt in rekening gebracht, zelfs indien er verzachtende omstandigheden waren.

Aangezien de nieuwe regeling immers preventief bedoeld is en als alarmbel moet dienen indien een bijscholing noodzakelijk blijkt, worden de zware overtredingen meegerekend, wat de omstandigheden ook mogen zijn.

De Minister preciseert dat voor de overtredingen op het verkeersreglement alleen de zware overtredingen zullen worden aangerekend. Het in Ministerraad overlegd koninklijk besluit tot vaststelling van de maat voor de strafpunten zal echter voor de verschillende zware overtredingen nuanceren bevatten.

2. Stemmingen

Amendement n° 39 van de heer Hendrick, tot weglating van het artikel, wordt eenparig aangenomen.

Un membre pose deux autres questions qui portent, non sur la modification que l'article 8 vise à apporter à l'article 29 de la loi, mais sur d'autres dispositions de cet article 29.

— Etant donné les conséquences beaucoup plus grandes qu'auront dorénavant les infractions graves — puisque celui qui commettra une telle infraction sera susceptible d'être sanctionné tant sur le plan judiciaire, comme c'est le cas aujourd'hui, que dans le cadre du système administratif du permis à points — il n'est pas souhaitable que la désignation des infractions graves demeure faite à travers un arrêté royal ordinaire (cf. le 1^{er} alinéa de l'article 29). Le Ministre est-il disposé à ce que les infractions graves soient dorénavant désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, voire à ce que la liste de ces infractions soit inscrite dans la loi?

— En ce qui concerne le doublement des peines, s'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur (cf. le 4^{ème} alinéa de l'article 29), d'autres dispositions ne vont-elles pas, en prévoyant un délai plus long, modifier implicitement cette prescription?

Le Ministre répond par la négative aux deux questions.

En ce qui concerne la définition des infractions graves, il est toutefois prêt à apporter certaines nuances dans le cadre de l'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres qui réglera l'attribution des points aux infractions.

Les dispositions de l'article 29 de la loi restent inchangées et n'ont par ailleurs pas d'implication(s) sur le fonctionnement du permis à points. Aucune mesure complémentaire n'est dès lors envisagée.

Pour le surplus, le Ministre reconnaît que le système du permis à points ne prend pas en compte les circonstances atténuantes. En effet, même s'il y a des circonstances atténuantes, l'infraction ayant été dûment constatée est comptabilisée.

En effet, le nouveau système ayant un but préventif et devant servir de sonnette d'alarme lorsqu'un recyclage s'avère nécessaire, il va de soi que les infractions graves sont prises en compte, quelles que soient les circonstances.

Le Ministre précise qu'en matière d'infractions au code de la route, seules les infractions graves seront comptabilisées. L'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres qui réglera l'attribution des points établira toutefois des nuances dans la cotation des différentes infractions graves.

2. Votes

L'amendement n° 39 de M. Hendrick supprimant l'article est adopté à l'unanimité.

Art. 9

1. Bespreking

Een lid vraagt waarom de voorgestelde geldboeten worden verlaagd.

De Minister antwoordt dat het huidig artikel 30 van de wet dezelfde zware en eenvormige straffen voor alle overtredingen betreffende het rijbewijs bepaalt. Het ontwerp vervangt dit artikel door een nieuwe bepaling waarbij de strafmaat naar gelang van de overtreding op twee niveaus wordt gebracht. Dit onderscheid is beter in overeenstemming met de behoefte aan een billijke bestraffing.

Dat onderscheid in strafmaat ligt bovendien in het verlengde van andere ingediende bepalingen.

Voorts merkt de Minister op dat het voorgestelde 3° van § 2 geen zin meer heeft omdat dat punt verwijst naar artikel 24 dat aanvankelijk door de Regering was voorgesteld (artikel 4 van het ontwerp). Bij de bespreking van dat artikel kwam het echter tot een consensus om de bepalingen van dat artikel 4 uit het ontwerp te lichten.

De Regering dient vervolgens een amendement (n° 67) in tot weglating van het 3° van het voorgestelde artikel 30, § 2 (Stuk n° 1062/5).

2. Stemming

Amendement n° 67 van de Regering en het aldus geamendeerde artikel worden achtereenvolgens met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 10

De heer Hendrick dient een amendement in (n° 40, Stuk n° 1062/3) dat het voorgestelde artikel 10, 2°, wil weglaten (dat 2° heeft tot doel het bedrag van de minimale geldboete op 5 frank te brengen).

De Minister stemt in met dat amendement (zie de bespreking van artikel 8).

Er wordt ook een technische verbetering aangebracht. Amendement n° 40 van de heer Hendrick wordt eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel wordt met 15 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 11

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Het wordt met 15 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 9

1. Discussion

Un membre demande pourquoi les amendes prévues sont diminuées.

Le Ministre répond que l'article 30 actuel de la loi prévoit des peines à la fois très sévères et uniformes pour toutes les infractions relatives au permis de conduire. Le projet remplace cet article par une disposition nouvelle qui établit deux échelons dans lesdites peines, à des niveaux plus appropriés aux besoins d'une juste répression.

La nouvelle échelle des peines répond en outre à un souci d'harmonisation avec d'autres dispositions introduites.

D'autre part, le Ministre fait remarquer que le 3° du § 2 proposé n'a plus de raison d'être, étant donné que cet alinéa fait référence à l'article 24, initialement proposé par le Gouvernement (article 4 du projet); or, lors de la discussion de cet article, un consensus s'est dégagé pour retirer du projet les dispositions qui étaient proposées à l'article 4 initial.

Le Gouvernement dépose dès lors un amendement (n° 67) supprimant le 3° de l'article 30, § 2 proposé (Doc. n° 1062/5).

2. Votes

L'amendement n° 67 du Gouvernement et l'article ainsi amendé sont successivement adoptés par 14 voix et 4 abstentions.

Art. 10

M. Hendrick dépose un amendement (n° 40, Doc. n° 1062/3) visant à supprimer le 2° de l'article 10 (qui tend à porter à 5 francs, le montant de l'amende minimale).

Le Ministre marque son accord avec cet amendement (cf. la discussion de l'article 8).

Une correction technique est également apportée. L'amendement n° 40 de M. Hendrick est adopté à l'unanimité.

L'article ainsi amendé est adopté par 15 voix et 4 abstentions.

Art. 11

Cet article n'appelle aucune observation.
Il est adopté par 15 voix et 4 abstentions.

Art. 12

1. Bespreking

Een lid vraagt waarom de straffen in die mate worden verstrengd.

De Minister antwoordt dat de straffen voor vluchtmisdrijf moeten worden geharmoniseerd met de straffen voor zware overtredingen. De overtreder zou anders de kans krijgen een minder zware straf op te lopen door de vlucht te nemen.

Een spreker vestigt de aandacht op het feit dat er in bepaalde gevallen mogelijkheid tot twijfel kan bestaan.

Indien het voertuig in kwestie bijvoorbeeld een zeer zware vrachtwagen is, kan de bestuurder er zich mogelijk niet van bewust zijn dat er een ongeval is gebeurd. Indien hij in dat verband enige twijfel heeft, kan de rechter oordelen dat slechts een lichte straf hoeft te worden uitgesproken; de bepalingen van het voorgestelde artikel 12 zouden zulks onmogelijk maken.

Wat de maximumstraf betreft, meent dezelfde spreker dat het aangewezen ware om, net als in Zweden, het bedrag van de geldboete aan te passen aan de levensstandaard van de overtreder.

De Minister antwoordt dat de nieuwe regeling met strengere straffen het resultaat is van de werkzaamheden van een werkgroep, in samenwerking met de parketten.

De heer De Croo c.s. dient een amendement n° 5 in (Stuk n° 1062/2). Dat amendement wordt vervolgens echter ingetrokken.

2. Stemming

Het (ongewijzigde) artikel wordt met 16 stemmen tegen 2 aangenomen.

Art. 13

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Het wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 14

1. Bespreking**a) § 1.**

De voorgestelde § 1 wil voor de ademanalyse de strafbare alcoholopname op 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht en voor de bloedanalyse op 0,5 gram per liter bloed brengen.

De verschillende leden die bij de bespreking van deze paragraaf het woord hebben gevoerd, vinden de

Art. 12

1. Discussion

Un membre demande pourquoi une telle aggravation des sanctions est prévue.

Le Ministre répond qu'il convient d'harmoniser les peines pour le délit de fuite avec celles qui sont prévues pour les infractions importantes, sinon le contrevenant serait susceptible d'encourir des peines moins sévères en prenant la fuite.

Un intervenant attire l'attention sur la possibilité qu'il y ait doute dans certains cas.

Ainsi, lorsque le véhicule en cause est vraiment un très gros poids lourd, le conducteur pourrait éventuellement ne pas être conscient de l'accident intervenu. S'il éprouve un doute sur ce point, le juge peut souhaiter n'infliger qu'une condamnation légère, ce qui ne serait plus possible aux termes de l'article 12 proposé.

En ce qui concerne l'amende maximale, le même intervenant estime qu'il conviendrait d'adapter le coût de la sanction financière au niveau de vie de l'interpellé, comme c'est déjà le cas en Suède par exemple.

Le Ministre répond que ce nouveau système de sanctions plus sévères est le fruit des travaux effectués par un groupe de travail en collaboration avec les parquets.

M. De Croo et consorts déposent un amendement n° 5 (Doc. n° 1062/2). Cet amendement est toutefois retiré par la suite.

2. Votes

L'article (inchangé) est adopté par 16 voix contre 2.

Art. 13

Cet article n'appelle aucune observation.
Il est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 14

1. Discussion**a) § 1^{er}.**

Le § 1^{er} proposé tend à fixer pour l'analyse de l'haleine le taux punissable de l'imprégnation alcoolique à 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré et pour l'analyse du sang à 0,5 gramme par litre de sang.

Les différents intervenants dans la discussion de ce paragraphe estiment excessives les sanctions prévues

straffen voor dit alcoholgehalte te zwaar (gevangenisstraf van 1 dag tot 1 maand en/of een boete van 25 tot 500 frank).

Er werden dan ook verschillende amendementen ingediend die aan dat bezwaar tegemoetkomen :

— ofwel wordt voorgesteld de hoogte van de strafmaat te verminderen, wat in hoofdzaak erop neerkomt dat de mogelijkheid wegvalt om een gevangenisstraf uit te spreken (amendementen n° 28 van de heer Draps en n° 57 van de heren Lebrun en Tomas — cf. de respectieve stukken n°s 1062/3 en 1062/4);

— ofwel wordt het strafbare alcoholgehalte verhoogd (amendement n° 41 van de heer Hendrick — Stuk n° 1062/3).

(Voor de zwaardere straffen waarin § 2 van het voorgestelde artikel voorziet, wordt in dat laatste amendement ook voorgesteld het strafbare alcoholgehalte te verhogen).

Verskillende leden wijzen erop dat bij bestuurders die voor rijden onder invloed worden bestraft, een gemiddeld alcoholgehalte van ongeveer 2,1 g per liter bloed wordt gemeten. Dat cijfer ligt dus beduidend hoger dan het op dit ogenblik strafbare minimumgehalte van 0,8 g per liter.

De vrees is dan ook niet ongegrond dat chauffeurs die nu niet aarzelen om in staat van dronkenschap een wagen te besturen, dat ook in de toekomst niet zullen doen, hoe laag de limiet ook moge liggen.

Diezelfde sprekers constateren dat de controles op dit ogenblik niet volstaan en dat ze ondoeltreffend zijn (zo schitteren de ordediensten tijdens de weekendnachten vaak door hun afwezigheid op plaatsen waar druk wordt uitgegaan). In die omstandigheden rijzen dan ook terecht de nodige twijfels over de zin van een lager strafbaar alcoholgehalte.

De auteur van amendement n° 28 (cf. supra) wijst er bovendien op dat de sociale gevolgen voor iemand die een bestraffing wegens een te hoog alcoholgehalte opliep, soms niet in verhouding staan tot de overtreding (houding van verzekeringsmaatschappijen, enz.). Een en ander bleek ten andere duidelijk uit de hoorzittingen die de Commissie heeft gehouden (cf. VI).

De gehanteerde norm (0,5 g per liter bloed) is bovendien wel erg laag; in de meeste buurlanden is men pas strafbaar vanaf een alcoholgehalte van 0,8 g per liter.

Het ontwerp van EEG-richtlijn beoogt evenwel het strafbare alcoholgehalte op 0,5 g terug te brengen. Bovendien is er de noodzaak om de weggebruiker voor het probleem te sensibiliseren en hem meer verantwoordelijkheidszin bij te brengen. De indiener is dan ook de mening toegedaan dat ook een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 g per liter strafbaar moet zijn. In dat geval moeten zowel controles als maatregelen evenwel preventief blijven. De indiener van het amendement stelt dan ook een aantal lichte administratieve boetes voor, die niet in het strafregister wor-

pour ce taux d'imprégnation alcoolique (emprisonnement d'un jour à un mois et/ou amende de 25 à 500 francs).

Plusieurs amendements sont dès lors introduits, qui répondent à cette objection :

— soit en diminuant la gravité des sanctions prévues, c'est-à-dire essentiellement, en supprimant la possibilité d'imposer une peine de prison (amendements n° 28 de M. Draps et n° 57 de MM. Lebrun et Tomas — voir respectivement les doc. n°s 1062/3 et 1062/4);

— soit en portant à un taux supérieur l'imprégnation alcoolique punissable (amendement n° 41 de M. Hendrick — Doc. n° 1062/3).

(Ce dernier amendement propose également un relèvement du taux d'imprégnation alcoolique en ce qui concerne les peines augmentées visées au § 2 de l'article proposé).

Plusieurs membres font observer que, chez les conducteurs punis pour conduite sous l'influence de l'alcool, on constate un taux moyen d'alcoolémie de $\pm 2,1$ gr par litre de sang, soit bien au-delà de l'actuel seuil punissable de 0,8 gr/litre.

On peut dès lors craindre que ceux des conducteurs qui n'hésitent pas à prendre le volant en état d'ébriété continuent à le faire, quel que soit l'abaissement prévu.

Ces mêmes intervenants constatent l'insuffisance des contrôles à l'heure actuelle, ainsi que leur caractère inadéquat (ainsi, les forces de l'ordre sont notoirement absentes des abords des lieux de sorties durant les soirées et les nuits de week-end). Dans ces conditions, il est permis de douter de l'efficacité de la mesure qui consiste à abaisser le taux d'alcoolémie punissable.

L'auteur de l'amendement n° 28 (voir ci-avant) souligne en outre que, ainsi qu'il ressort d'ailleurs des auditions auxquelles la Commission a procédé (cf. VI), les conséquences sociales d'une sanction pour taux d'alcoolémie excessif peuvent être disproportionnées (attitude des compagnies d'assurances etc.).

La norme retenue (0,5 gr par litre de sang) est d'autre part très basse; la plupart des pays voisins ne répriment d'ailleurs l'imprégnation alcoolique qu'à partir du taux de 0,8 gr/litre.

Cependant, eu égard au projet de directive des Communautés européennes visant à abaisser ce taux à 0,5 gr, ainsi qu'à la nécessité de sensibiliser et de responsabiliser les usagers en cette matière, l'auteur estime indiqué de sanctionner également un taux compris entre 0,5 et 0,8 gr/litre. Dans cette fourchette, ce sont toutefois des sanctions et des contrôles préventifs qu'il convient de mettre en place. A cet effet, l'auteur de l'amendement propose l'instauration d'amendes, qui seraient faibles et administratives — ceci, afin de ne pas laisser de trace au casier judiciaire

den ingeschreven en geen invloed op het rijbewijs met punten hebben.

De Minister heeft begrip voor de bekommernis van spreker, maar verbaast zich over het feit dat hij het begrip administratieve boete in de wet wenst in te voeren.

De indiener van het bovenvermelde amendement n° 41 dat voorstelt het strafbare gehalte te verhogen in plaats van te verlagen, merkt op dat indien de voorstanders van de verlaging van het gehalte naar een voorstel voor een richtlijn van de Europese Gemeenschap verwijzen, er niettemin moet onderstreept worden dat de Economische en Sociale Raad een vrij ongunstig advies heeft uitgebracht.

Tot slot meent hij dat de door de Regering voorgestelde verlaging niet geloofwaardig zal overkomen omdat ze buitensporig is.

Een lid betwijfelt, of de verzekeringsmaatschappijen zich in het vervolg aan de norm van 0,22 mg per liter uitgeblazen zuivere lucht zullen conformeren.

Hij wordt erop gewezen dat de houding van de verzekeringsmaatschappijen, zo ze al gewijzigd wordt, nooit door de wet zal worden bepaald, maar wel door een beslissing die door de verzekeraars zelf wordt genomen.

De indiener van amendement n° 41 voegt eraan toe dat de verhoging van het gehalte dat hij middels een amendement voorstelt, met meer controles gepaard moet gaan. Omdat de bevolking daar wellicht meer begrip voor kan opbrengen, kan een dergelijke formule meer resultaat opleveren.

Een andere spreker, die echter niet dezelfde oplossingen voorstelt, vreest eveneens dat de verlaging van het strafbare gehalte een banalisering van de overtreding betekent, wat kan leiden tot net het omgekeerde van wat beoogd wordt.

Het derde amendement (n° 57 - cf. supra) dat werd ingediend ter versoepeling van de in § 1 voorgestelde maatregelen, heft ten slotte de mogelijkheid op een gevangenisstraf op te leggen indien een alcoholgehalte tussen 0,5 gram en 0,8 gram per liter bloed werd geconstateerd.

De Minister stemt in met het standpunt dat in het laatste amendement wordt ingenomen.

De tekst die in amendement n° 68 van de Regering voor § 1 wordt voorgesteld, is derhalve identiek aan wat in amendement n° 57 van de heren Lebrun en Tomas wordt gesteld.

De Minister onderstreept voorts dat de verlaging van het alcoholgehalte zal worden ingevoerd samen met een regeling waarbij een geldboete onmiddellijk wordt geïnd. Luidens artikel 36 van het ontwerp is immers « in geval van overtreding van artikel 34, § 1 » (artikel 14 van het ontwerp), « het voorstel tot inning van een som... verplicht ».

Voorts wordt gepreciseerd dat die som gelijk is aan de bepaalde minimale geldboete. De bedoeling van de in het voorgestelde artikel 34, § 1, bepaalde begrenzing (« van 25 frank tot 500 frank ») is derhalve ontradend, omdat alleen bij weigering van de voor-

et de ne pas avoir d'incidence dans le cadre du permis à points.

Le Ministre déclare comprendre le souci de l'intervenant, mais il s'étonne que celui-ci veuille introduire dans la loi la notion d'amende administrative.

L'auteur de l'amendement n° 41 (voir ci-avant), lequel propose d'élever et non d'abaisser les taux punissables, relève que, si les partisans de l'abaissement du taux font état d'un projet de directive des Communautés européennes, il convient de souligner que le Conseil économique et social a rendu un avis assez défavorable.

Enfin, il estime que l'abaissement proposé par le Gouvernement, parce qu'il est excessif, ne sera pas crédible.

Un membre redoute que les compagnies d'assurances ne s'alignent dorénavant sur la norme de 0,22 mg/litre d'air pur expiré.

Il lui est fait observer que, si une modification de l'attitude des compagnies d'assurances devait intervenir, elle découlerait non pas de la loi mais d'une décision propre aux assureurs.

L'auteur de l'amendement n° 41 ajoute que l'augmentation du taux qu'il propose lui-même par amendement devra s'accompagner d'un renforcement des contrôles. Une telle formule, parce qu'elle serait davantage susceptible de recevoir l'assentiment de la population, aurait plus de chances d'être suivie d'effets.

Sans proposer les mêmes solutions, un autre intervenant craint, lui aussi, que la banalisation du délit que constituera l'abaissement du taux punissable n'ait précisément un effet inverse à celui qui est recherché.

Enfin, le troisième amendement déposé dans le but d'adoucir les mesures proposées au § 1^{er} (n° 57 - voir ci-avant) supprime la possibilité d'imposer une peine de prison lorsqu'a été constaté un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 gr/litre.

Le Ministre se rallie au point de vue exprimé par ce dernier amendement.

Le texte proposé pour le § 1^{er} par l'amendement n° 68 du Gouvernement est dès lors identique à celui qui résulte de l'amendement n° 57 de MM. Lebrun et Tomas.

Le Ministre souligne d'autre part que l'abaissement du taux d'imprégnation alcoolique sera instauré en combinaison avec un système de perception immédiate d'une amende. En effet, aux termes de l'article 36 du projet, « en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er} » (l'article 14 du projet), « la proposition de paiement d'une somme est obligatoire... ».

Il est en outre précisé que cette somme est égale à l'amende minimale prévue. Dès lors, la fourchette indiquée à l'article 34, § 1^{er}, proposé (« de 25 à 500 francs ») est prévue dans un but dissuasif, puisqu'il ne sera imposé une amende supérieure à l'amende

gestelde onmiddellijke inning een geldboete zal worden opgelegd die hoger ligt dan de minimumboete.

De verlaging van het strafbare alcoholgehalte tot 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht heeft immers een signaalfunctie : wie van plan is te rijden moet een nieuwe houding aannemen en weigeren alcoholische dranken te gebruiken. Er moet een sociale druk komen waardoor men zich ervan bewust wordt dat alcoholische dranken gebruiken en met een wagen rijden niet samengaan.

Een lid stemt in met de denkwijze van de Minister; hij vestigt ook de aandacht op het feit dat de invloed van alcohol op het verschijnsel verkeersongevallen in feite sterk onderschat wordt : sommige medische kringen stellen dat 50 tot 70 % van de ongevallen in feite aan alcoholgebruik te wijten zouden zijn. Sociale gewoonten moeten derhalve gewijzigd worden. Daarvoor zijn bijkomende maatregelen nodig, zoals promotie en uitbreiding van taxi-cheques of het verbod op de verkoop van alcoholische dranken in tankstations of restaurants langs de autowegen.

Verscheidene sprekers wijzen op andere leemten die volgens hen minstens evenveel aandacht verdienen als het strenger optreden tegen alcohol bij het rijden. Dat geldt voor de controle op het gezichtsvermogen; die controle is haast onbestaande. Het opsporen van dat probleem moet georganiseerd worden en, in voorkomend geval, moet op het rijbewijs verplicht vermeld worden dat de houder een bril of contactlenzen moet dragen.

Een ander lid vraagt dat systematisch zou worden onderzocht in welke omstandigheden (uren, plaatsen, enz.) controles zijn vereist.

b) § 2

De heer Draps dient een amendement n° 29 in (stuk n° 1062/3) dat ertoe strekt een 5° in te voegen, dat jonge bestuurders van 17 en 18 jaar, die zich in het kader van een vrijwillige stage met het besturen van een auto vertrouwd willen maken, een volledig alcoholverbod opleggen.

De Minister deelt de bezorgdheid van de indiener van het amendement. Aangezien tijdens de bespreking van artikel 4 van het ontwerp evenwel werd besloten dat de stage bij koninklijk besluit zou worden geregeld, is het niet langer aangewezen een bepaling zoals de tekst van amendement n° 29 in de wet op te nemen.

De Minister belooft evenwel te onderzoeken of in het geplande koninklijk besluit onder de voorwaarden die krachtens de wet door de Koning kunnen worden bepaald, een dergelijke bepaling zou kunnen worden opgenomen.

*
* *

minimale que si le contrevenant refuse la perception immédiate proposée.

L'abaissement du taux d'alcoolémie punissable à 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré a en effet valeur de signal et vise à créer une attitude nouvelle de refus d'alcool chez celui qui doit conduire. Il convient de créer une pression sociale qui développe la prise de conscience de l'incompatibilité qui existe entre l'ingestion de boissons alcoolisées et la conduite automobile.

Un membre, après avoir approuvé la philosophie exprimée par le Ministre, attire l'attention sur le fait que l'influence de l'alcool dans le problème des accidents de la route est en réalité largement sous-estimée : selon certains milieux médicaux, c'est en fait de 50 à 70 % des accidents qui seraient dus à l'absorption d'alcool. Il convient dès lors de modifier les habitudes sociales. Pour ce faire, des mesures complémentaires sont nécessaires, telles la promotion et le développement du chèque-taxi ou l'interdiction de la vente de boissons alcoolisées dans les stations-services et les restaurants autoroutiers.

Plusieurs intervenants attirent l'attention sur d'autres lacunes, dont ils estiment qu'elles mériteraient de recevoir au moins autant d'attention que le renforcement de la lutte contre l'alcool au volant. C'est le cas du contrôle de la vision, qui est quasi inexistant : il conviendrait d'organiser la détection de ce problème et, le cas échéant, lorsque le port d'une correction oculaire s'avère nécessaire, d'en rendre la mention obligatoire sur le permis.

Un autre membre demande que soit effectué un travail systématique de repérage des conditions (heures, lieux, etc.) où des contrôles s'imposent.

b) § 2

M. Draps introduit un amendement n° 29 (Doc. n° 1062/3), qui vise — par l'ajout d'un 5° — à proscrire totalement l'alcool pour les jeunes conducteurs âgés de 17 à 18 ans qui se familiarisent avec la conduite automobile dans le cadre d'un stage volontaire.

Le Ministre marque son accord avec la préoccupation de l'auteur de l'amendement. Toutefois, étant donné que, lors de la discussion de l'article 4 du projet, il a été prévu que la réglementation du stage se ferait par arrêté royal, il ne s'indique plus d'inscrire dans la loi une disposition semblable à celle proposée par l'amendement n° 29.

Le Ministre s'engage à examiner si une prescription en ce sens pourrait figurer dans l'arrêté royal prévu, dans le cadre des conditions que la loi permet au Roi de fixer.

*
* *

Een lid geeft vervolgens kennis van een lijst waarin voor een aantal bekende alcoholhoudende dranken het alcoholgehalte wordt vermeld.

Lijst van enkele alcoholische dranken met overeenstemmende alcoholspiegel voor personen van 70 kg. Glazen van 250 ml

Amstel	4,9°	0,22 g/l
Carlsberg	5,5°	0,23 g/l
Caulier	4,8°	0,20 g/l
Kristal Alken	4,9°	0,20 g/l
Haacht	5,1°	0,21 g/l
Heineken	5,0°	0,21 g/l
Jupiler	5,1°	0,21 g/l
Kronenbourg	5,5°	0,23 g/l
Krüger	5,1	0,21 g/l
Lamot	5,2°	0,21 g/l
Maes	4,8°	0,20 g/l
Safir	5,1°	0,21 g/l
Stella	4,9°	0,20 g/l
Tuborg	5,7°	0,23 g/l
Wiels	4,8°	0,20 g/l
Wieze	5,1°	0,21 g/l
Palm	5,29°	0,22 g/l
Geuze V.D. St.	5,77°	0,24 g/l
Petrus	4,71°	0,19 g/l
Op-Ale	4,99°	0,20 g/l
Pale-Ale	5,6°	0,23 g/l

2. Stemmingen

Amendement n° 68 van de Regering dat, ofschoon het anders geformuleerd is, toch dezelfde strekking heeft als amendement n° 57 van de heer Lebrun en Tomas, wordt ingetrokken.

Amendement n° 29 van de heer Draps c.s. vervalt.

Amendement n° 28 van de heer Draps wordt met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Amendement n° 57 van de heer Lebrun en Tomas wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Amendement n° 41 van de heer Hendrick wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen verworpen.

Amendement n° 83 van de heer Winkel wordt met 17 tegen 1 stem verworpen.

Het aldus geamendeerde artikel 14 wordt met 14 tegen 4 stemmen aangenomen.

Art. 15

1. Bespreking

Een lid vraagt nadere uitleg over de omschrijving van de staat van dronkenschap.

Hem wordt geantwoord dat die staat uiterlijke tekenen impliceert en dat daarom in het voorgestelde artikel 15 tevens melding wordt gemaakt van « een

Un membre communique par ailleurs une liste des teneurs en alcool présentées par un certain nombre de boissons alcoolisées connues.

Liste de boissons alcoolisées et du taux d'alcoolémie correspondant à l'absorption de 25 cl par une personne de 70 kilos : Verres de 250 ml

Amstel	4,9°	0,22 gr/l
Carlsberg	5,5°	0,23 gr/l
Caulier	4,8°	0,20 gr/l
Kristal Alken	4,9°	0,20 gr/l
Haacht	5,1°	0,21 gr/l
Heineken	5,0°	0,21 gr/l
Jupiler	5,1°	0,21 gr/l
Kronenbourg	5,5°	0,23 gr/l
Krüger	5,1	0,21 gr/l
Lamot	5,2°	0,21 gr/l
Maes	4,8°	0,20 gr/l
Safir	5,1°	0,21 gr/l
Stella	4,9°	0,20 gr/l
Tuborg	5,7°	0,23 gr/l
Wiels	4,8°	0,20 gr/l
Wieze	5,1°	0,21 gr/l
Palm	5,29°	0,22 gr/l
Geuze V.D. St.	5,77°	0,24 gr/l
Petrus	4,71°	0,19 gr/l
Op-Ale	4,99°	0,20 gr/l
Pale-Ale	5,6°	0,23 gr/l

2. Votes

L'amendement n° 68 du Gouvernement qui, bien que formulé différemment, a le même objet que l'amendement n° 57 de MM. Lebrun et Tomas, est retiré.

L'amendement n° 29 de M. Draps et consorts est devenu sans objet.

L'amendement n° 28 de M. Draps est rejeté par 15 voix contre 3.

L'amendement n° 57 de MM. Lebrun et Tomas est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

L'amendement n° 41 de M. Hendrick est rejeté par 15 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 83 de M. Winkel est rejeté par 17 voix contre 1.

L'article 14 tel qu'amendé est adopté par 14 voix contre 4.

Art. 15

1. Discussion

Un membre demande des précisions sur la définition de l'état d'ivresse.

Il lui est répondu que cet état implique des signes extérieurs et que c'est pour cette raison qu'il est également fait mention à l'article 15 proposé d'un

soortgelijke staat onder meer ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen ».

2. Stemmingen

Artikel 15 wordt met 15 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen aangenomen.

Art. 16

1. Bespreking

In het logische verlengde van de in artikel 14 aangebrachte wijziging (mildering van de straf in het geval van een alcoholgehalte begrepen tussen 0,22 en 0,35 mg/liter uitgeademde alveolaire lucht), behoort ook het eerste lid van het voorgestelde artikel 36 te worden weggelaten, dat het heeft over recidive in verband met dat alcoholgehalte.

Dat is het doel van amendement n° 69 van de Regering (Stuk n° 1062/5).

De Minister beklemtoont dat de recidive van dat type van overtreding, in weerwil van de voorgestelde weglating, in elk geval niet ongestraft zal blijven, aangezien op het rijbewijs punten zullen worden genoteerd en die punten bijgevolg bij elkaar zullen worden opgeteld.

2. Stemmingen

Amendement n° 69 van de Regering en het aldus gewijzigde artikel worden met 14 tegen 1 stem en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 17

1. Bespreking

De heer Hendrick stelt in een amendement voor dat artikel weg te laten (amendement n° 42 — Stuk n° 1062/3).

De indiener is namelijk van mening dat de voorgestelde tekst onverstaanbaar is en dat de toestand waarnaar wordt verwezen, bovendien zelf te onduidelijk is : hoe kan « redelijkerwijze worden vermoed » dat een persoon zich in een staat van dronkenschap bevindt?

De heer De Croo c.s. stelt een tweede amendement voor (amendement n° 6 — Stuk n° 1062/2). Het beoogt een betere formulering van het 2° van het voorgestelde artikel 37, zodat een grotere rechtszekerheid is gewaarborgd.

De hoofdindiener wijst erop dat de bewoordingen « redelijkerwijze kan vermoeden » en « blijkbaar » aanleiding tot betwisting kunnen geven. Gaat men uiteindelijk niet van een indruk uit? De voorgestelde formulering heeft dan ook tot doel nauwkeuriger de onbetwistbare staat van dronkenschap aan te geven.

« état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments ».

2. Votes

L'article 15 est adopté par 15 voix contre 1 et 2 abstentions.

Art. 16

1. Discussion

Dans la logique de la modification apportée à l'article 14 du projet (adoucissement des sanctions dans le cas d'un taux d'imprégnation alcoolique compris entre 0,22 et 0,35 mg/litre d'air alvéolaire expiré), il convient de supprimer le 1^{er} alinéa de l'article 36 proposé, qui traite de la récidive pour ce taux d'imprégnation.

C'est là l'objet de l'amendement n° 69 du Gouvernement (Doc. n° 1062/5).

Le Ministre souligne que, malgré la suppression proposée, la récidive pour ce type d'infraction ne restera de toute manière pas sans sanction, puisqu'il y aura inscription de points au permis et que ces points s'additionneront dès lors.

2. Votes

L'amendement n° 69 du Gouvernement et l'article ainsi modifié sont successivement adoptés par 14 voix contre 1 et 3 abstentions.

Art. 17

1. Discussion

Un amendement visant à supprimer cet article est déposé par M. Hendrick (amendement n° 42 — Doc. n° 1062/3).

L'auteur estime en effet que le texte proposé est incompréhensible et qu'en outre, la situation à laquelle il est fait référence est elle-même trop vague : comment peut-on « raisonnablement présumer » d'une personne qu'elle est en état d'imprégnation alcoolique?

Un second amendement est proposé par M. De Croo et consorts (amendement n° 6 — Doc. n° 1062/2). Il vise à améliorer la formulation du 2° de l'article 37 proposé, dans le but d'offrir une meilleure sécurité juridique.

L'auteur principal fait observer que les termes « peut raisonnablement présumer » et « apparemment » sont en effet susceptibles de prêter à controverse. En fin de compte, n'a-t-on pas affaire à une simple impression? La formulation proposée vise dès lors à indiquer de manière plus précise le caractère indiscutable de l'imprégnation alcoolique.

De Minister is het met dit tweede amendement eens. Er is evenwel geen reden om die nauwkeuriger formulering tot het 2° te beperken; het 1° van het voorgestelde artikel 37 moet analoog worden gewijzigd.

Om evenwel elke mogelijke betwisting te voorkomen, stelt de Minister voor een zinsdeel van amendement n° 6 (« ..., of van wie hij de staat van alcoholopname kent »,) niet over te nemen, maar te vervangen door het overeenstemmende zinsdeel van het ontwerp (« ..., of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35 ») waarmede eveneens de soortgelijke toestand ten gevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen wordt bedoeld.

Zowel het 1° als het 2° worden in die zin verbeterd.

2. Stemmingen

Amendement n° 6 van de heren De Croo c.s. komt, ten gevolge van de goedgekeurde verbetering, te vervallen. Het aldus verbeterde artikel 17 wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Amendement n° 42 van de heer Hendrick vervalt derhalve.

Art. 18

1. Bespreking

De heer Hendrick stelt een amendement (n° 43 — Stuk n° 1062/3) voor, tot weglating van het 3° van § 1.

Volgens de indiener heeft het geen zin de mogelijkheid in te voeren om het verval van het recht om een voertuig te besturen uit te spreken bij een veroordeling wegens een zogenaamde zware overtreding.

De Minister merkt op dat daarmee geen nieuw begrip wordt ingevoerd. De bepaling van het voorgestelde artikel 38, § 1, heeft een strikt vormelijk doel (betere formulering) en brengt geen inhoudelijke wijziging mee.

Drie andere amendementen worden voorgesteld : de amendementen n°s 7 en 8 van de heer De Croo c.s. (Stuk n° 1062/2) en n° 30 van de heer Draps c.s. (Stuk n° 1062/3). De daarin voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de tweede paragraaf.

Amendement n° 7 beoogt een zuiver technische aanpassing.

Amendement n° 8, net als amendement n° 30 dat ten dele hetzelfde onderwerp heeft, strekt ertoe de beoordelingsbevoegdheid van de rechter te handhaven door hem de keuze te laten al of niet het verval uit te spreken van het recht om een voertuig te besturen in de in § 2 bedoelde gevallen. Daaraan wordt tegemoetgekomen door het woord « moet » te vervangen door het woord « kan », hoewel het, volgens de hoofdindieners van amendement n° 8, ook denkbaar ware de voorgestelde § 2 weg te laten en de in die paragraaf besproken gevallen toe te voegen aan de in § 1 opgenomen opsomming.

Le Ministre exprime son accord avec ce deuxième amendement. Il n'y a cependant aucune raison de limiter cette amélioration de la formulation au 2°; le 1° de l'article 37 proposé devra être modifié de la même manière.

Toutefois, pour éviter toute possibilité de contestation, le Ministre propose de ne pas reprendre les derniers mots de l'amendement n° 6 (« ... ou dont il connaît l'état d'imprégnation »), mais de les remplacer par les mots correspondants du projet (« ..., ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35 »), ce qui vise également l'état de celui qui présente des symptômes similaires par suite de l'usage de drogue ou de l'absorption de substances médicamenteuses.

Tant le 1° que le 2° sont corrigés en ce sens.

2. Votes

L'amendement n° 6 de M. De Croo et consorts devient sans objet à la suite de la correction adoptée. L'article 17 tel que corrigé est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

L'amendement n° 42 de M. Hendrick devient dès lors sans objet.

Art. 18

1. Discussion

M. Hendrick dépose un amendement (n° 43 — Doc. n° 1062/3), qui vise à supprimer le 3° du § 1^{er}.

L'auteur estime qu'il n'y a aucune raison d'introduire la possibilité de la déchéance du permis en cas de condamnation pour faute grave.

Le Ministre fait observer qu'il ne s'agit pas de l'introduction d'une notion nouvelle. La disposition de l'article 38, § 1^{er}, 3° en projet est proposée dans un but strictement formel (amélioration de la formulation) et n'apporte aucune modification quant au fond.

Trois autres amendements sont introduits : les amendements n°s 7 et 8 de M. De Croo et consorts (Doc. n° 1062/2) et n° 30 de M. Draps et consorts (Doc. n° 1062/3). Les modifications qu'ils proposent concernent le § 2.

L'amendement n° 7 constitue une simple adaptation technique.

L'amendement n° 8 — ainsi que l'amendement n° 30 qui a en partie le même objet — vise à maintenir le pouvoir d'appréciation du juge, en lui permettant de choisir de prononcer ou non la déchéance du droit de conduire dans les cas visés au § 2. Cet objectif est rencontré par la proposition de remplacer le mot « doit » par le mot « peut », bien que, de l'avis de « l'auteur principal de l'amendement n° 8, il serait également envisageable de supprimer le § 2 proposé et d'ajouter les cas auxquels ce paragraphe se rapporte à l'énumération qui figure au § 1^{er}.

Vervolgens formuleert de Regering een tegenvoorstel, dat in de aanvankelijk in artikel 18 voorgestelde tekst verscheidene wijzigingen aanbrengt (amendement n° 70 — zie Stuk n° 1062/5). De belangrijkste wijziging heeft betrekking op de opheffing, in drie gevallen (veroordeling wegens recidive binnen drie jaar van een overtreding van de artikelen 33, § 1, 34, § 2 of 35), van de verplichting voor de rechter om het verval uit te spreken van het recht om een voertuig te besturen.

2. Stemmingen

Amendement n° 70 van de Regering wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

De amendementen n° 30 van de heer Draps c.s. en n° 8 van de heer De Croo c.s. worden achtereenvolgens met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

De amendementen n° 43 van de heer Hendrick en n° 7 van de heer De Croo c.s. vervallen.

Het aldus geamendeerde artikel 18 wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 19

De amendementen n° 31 van de heer Draps c.s. en n° 45 van de heer Hendrick (Stuk n° 1062/3) hebben allebei tot doel dit artikel weg te laten. Volgens de auteurs is de vaststelling door het Openbaar Ministerie van de dag waarop de schorsing ingaat een volstrekt afdoende regeling en is het in feite niet wenselijk om in deze aangelegenheid bevoegdheid aan de Koning te verlenen.

De Minister stemt in met die amendementen.

Amendement n° 9 van de heer De Croo c.s. (Stuk n° 1062/2) heeft bijgevolg geen doel meer.

Amendement n° 31 van de heer Draps c.s. tot weglating van artikel 19 wordt eenparig aangenomen.

Art. 20 tot 22

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen.

Ze worden achtereenvolgens met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 23

De heer De Croo c.s. dient een amendement n° 10 in dat de strafmaat een individueler karakter wil verlenen (cf. Stuk n° 1062/2).

Dit amendement wordt met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Artikel 23 wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Le Gouvernement formule ensuite une contre-proposition, qui apporte plusieurs modifications au texte initialement proposé à l'article 18 (amendement n° 70 — voir Doc. n° 1062/5). La principale d'entre elles concerne l'abandon dans trois cas (condamnation pour récidive dans un délai de trois ans d'une infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2 ou 35) de l'obligation faite au juge de prononcer la déchéance du droit de conduire.

2. Votes

L'amendement n° 70 du Gouvernement est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Les amendements n° 30 (M. Draps et consorts) et n° 8 (M. De Croo et consorts) sont successivement rejetés par 15 voix contre 3.

Les amendements n° 43 (M. Hendrick) et n° 7 (M. De Croo et consorts) deviennent sans objet.

L'article 18 tel qu'amendé est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 19

Les amendements n° 31 de M. Draps et consorts et n° 45 de M. Hendrick (Doc. n° 1062/3) visent tous deux à supprimer cet article. Leurs auteurs estiment que la fixation par le ministère public de la date à laquelle la suspension prend cours est une solution parfaitement adéquate, et qu'il n'est en fait pas souhaitable de donner délégation au Roi en cette matière.

Le Ministre marque son accord sur ces amendements.

L'amendement n° 9 de M. De Croo et consorts (Doc. n° 1062/2) devient dès lors sans objet.

L'amendement n° 31 de M. Draps et consorts supprimant l'article 19 est adopté à l'unanimité.

Art. 20 à 22

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 23

M. De Croo et consorts déposent un amendement (n° 10), qui vise à permettre une plus grande individualisation de la peine (voir Doc. n° 1062/2).

Cet amendement est rejeté par 15 voix contre 3.

L'article 23 est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 24

1. Bespreking

Artikel 24 strekt ertoe artikel 46 van de wet op te heffen. Dat artikel regelt de formaliteiten ter uitvoering van de vervallenverklaringen, uitgesproken door de rechter en uitgevoerd door het parket. De weglating van dat artikel kan worden verantwoord door het feit dat artikel 19 van onderhavig ontwerp de bevoegdheid ter zake aan de Koning wil verlenen.

De heer Draps c.s. dient een amendement n° 32 in (Stuk n° 1062/3) teneinde artikel 24 weg te laten (wat eigenlijk inhoudt dat het huidige artikel 48 van de wet wordt gehandhaafd).

Aangezien de Minister instemde met de weglating van artikel 19, moet artikel 46 ter wille van de samenhang worden behouden.

De Minister wijst er evenwel op dat artikel 46 onmogelijk als dusdanig kan worden gehandhaafd, zoals de heer Draps c.s. voorstelt.

De Minister acht het immers niet wenselijk dat als gevolg van het verval van het recht tot sturen, hiervan op het rijbewijs of de identiteitskaart nog melding wordt gemaakt. Dat zou wel het geval zijn indien § 2 of § 7 van het bestaande artikel 46 zou worden toegepast. Bovendien laat de bestaande regeling misbruiken toe, terwijl eveneens moet rekening worden gehouden met een eventueel gewijzigde situatie van degenen die een rijopleiding volgen.

De Regering dient bijgevolg een amendement n° 71 in (Stuk n° 1062/5) waardoor de formaliteiten inzake de uitvoering van het verval door de Koning zullen worden bepaald.

De Minister verduidelijkt dat de aan de Koning te verlenen machtiging wordt gevraagd om de formaliteiten zo vlot mogelijk te kunnen regelen.

2. Stemmingen

Amendement n° 71 van de Regering tot vervanging van artikel 24 wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Amendement n° 32 van de heer Draps c.s. vervalt derhalve.

Art. 25

De Regering dient een amendement n° 72 in (Stuk n° 1062/5) als gevolg van de wijzigingen die voor de artikelen 4 en 5 van het ontwerp werden voorgesteld.

Amendement n° 72 van de Regering en het aldus gewijzigde artikel worden achtereenvolgens met 15 tegen 3 stemmen aangenomen.

Art. 25bis (nieuw)

De Regering dient een amendement in (n° 85 — Stuk n° 1062/6) dat ertoe strekt artikel 49, eerste lid,

Art. 24

1. Discussion

Cet article tend à abroger l'article 46 de la loi, lequel règle les formalités d'exécution de la déchéance, prononcée par le juge et exécutée par le parquet. Cette proposition d'abrogation est justifiée par la délégation demandée pour le Roi en cette matière à l'article 19 du projet.

M. Draps et consorts introduisent un amendement (n° 32 — Doc. n° 1062/3) tendant à supprimer l'article 24 (c'est-à-dire à maintenir l'actuel article 46 de la loi).

Etant donné que le Ministre a marqué son accord sur la suppression de l'article 19, il convient, dans un souci de cohérence, de maintenir un article 46.

Le Ministre fait toutefois observer qu'il ne peut être question du maintien tel quel de l'actuel article 46, ainsi que proposé par M. Draps et consorts.

Il ne lui paraît pas souhaitable, en effet, que mention soit faite sur le permis ou la carte d'identité de la déchéance du droit de conduire. Or, tel serait l'effet de l'application des §§ 2 ou 7 de l'actuel article 46. En outre, la réglementation existante n'exclut pas les abus et il faut également tenir compte d'un changement éventuel de la situation de ceux qui suivent des cours de conduite.

Le Gouvernement présente dès lors un amendement n° 71 (Doc. n° 1062/5), confiant au Roi le soin de déterminer les formalités qui doivent être accomplies en ce qui concerne l'exécution des déchéances.

Le Ministre précise que l'habilitation à donner au Roi est demandée pour que la détermination des formalités puisse se faire de manière souple.

2. Votes

L'amendement n° 71 du Gouvernement, remplaçant l'article 24, est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

L'amendement n° 32 de M. Draps et consorts devient dès lors sans objet.

Art. 25

Le Gouvernement introduit un amendement n° 72 (Doc. n° 1062/5), qui découle des modifications proposées aux articles 4 et 5 du projet.

L'amendement n° 72 du Gouvernement et l'article ainsi modifié, sont successivement adoptés par 15 voix contre 3.

Art. 25bis (nouveau)

Le Gouvernement présente un amendement (n° 85 — Doc. n° 1062/6), qui vise à mettre l'article 49,

in overeenstemming te brengen met andere gewijzigde bepalingen van de wet.

Amendement n° 85 van de Regering tot invoering van een artikel 25bis wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 26

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen. Het wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 27

1. Bespreking

Er worden twee amendementen ingediend : amendement n° 11 van de heer De Croo c.s. (Stuk n° 1062/2) ter aanvulling van artikel 27 en amendement n° 44 van de heer Hendrick (Stuk n° 1062/3) dat ertoe strekt het 5° op te heffen.

De indiener van het tweede amendement meent dat er geen enkele reden bestaat om het rijbewijs in te laten trekken wanneer de chauffeur een zogenaamde zware overtreding heeft begaan en dus eigenlijk alleen maar een door het bestuur uitgevaardigd reglement niet heeft nageleefd.

De Minister wijst erop dat het in de tekst van artikel 27 nergens de bedoeling is nieuwe mogelijkheden te creëren om het rijbewijs onmiddellijk te kunnen intrekken. In werkelijkheid verleent de bestaande wetgeving de procureurs een bijna onbeperkte bevoegdheid ter zake en het ontbreken van een regeling voor de te volgen procedure kan de rechtsbescherming van de bestuurder in het gedrang brengen. De ervaring leert echter dat steeds vaker tot intrekking van het rijbewijs wordt besloten. De parketten zijn zich immers meer bewust geworden van de ernst van de verkeersovertredingen.

De artikelen 27 en 28 willen de bestuurder dan ook voldoende rechtsbescherming bieden. Daartoe wordt in artikel 27 de mogelijkheid om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken in vijf gevallen behouden. Artikel 28 bepaalt de maximumtermijn waarna het rijbewijs moet worden teruggegeven (15 dagen). Die termijn kan evenwel worden verlengd. Die verlenging wordt wel zeer strikt in een aantal bepalingen van onderhavig ontwerp geregeld.

Hetzelfde lid vraagt of de beperkingen die de artikelen 27 en 28 willen opleggen, eigenlijk niet te ruim blijven, gezien de veranderde houding van de procureurs.

De Minister verklaart dat men vertrouwen moet hebben in het gezond verstand van de procureurs. De ordediensten, waarvan de beoordeling van de overtreding het openbaar ministerie beïnvloedt, kunnen van hun kant alleen maar volgens de hun opgelegde instructies werken.

premier alinéa, en concordance avec d'autres dispositions modifiées de la loi.

L'amendement n° 85 du Gouvernement introduisant un article 25bis est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 26

Cet article n'appelle pas d'observation. Il est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 27

1. Discussion

Deux amendements sont déposés : l'amendement n° 11 de M. De Croo et consorts (Doc. n° 1062/2), qui tend à compléter l'article, et l'amendement n° 44 de M. Hendrick (Doc. n° 1062/3), qui propose de supprimer le 5°.

L'auteur de ce deuxième amendement estime qu'il n'y a aucune raison d'autoriser le retrait du permis lorsque le conducteur a commis une infraction dite grave, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit simplement du non-respect d'un règlement édicté par l'administration.

Le Ministre fait observer que les dispositions de l'article 27 ne visent nullement à introduire de nouvelles possibilités de retrait immédiat du permis. En réalité, dans le cadre de la législation actuelle, les procureurs disposent d'un pouvoir quasi illimité en la matière et le manque de dispositions réglementant la procédure est susceptible de porter atteinte à la protection juridique du conducteur. Or, il apparaît que le recours à la méthode du retrait immédiat est en augmentation à la suite d'une sensibilisation accrue des parquets à la gravité des infractions de roulage.

Les articles 27 et 28 ont dès lors pour objet d'organiser la protection juridique du conducteur. Pour ce faire, l'article 27 maintient la possibilité du retrait immédiat dans cinq cas. L'article 28 détermine un délai maximum pour la restitution du permis (15 jours). Ce délai peut toutefois être prorogé, mais le projet introduit des dispositions précises pour réglementer cette prorogation.

Un intervenant se demande si les limitations que les articles 27 et 28 visent à introduire ne restent pas en fait trop larges, étant donné la modification de l'attitude des procureurs qui a été constatée.

Le Ministre déclare qu'il convient d'avoir confiance dans le bon sens des procureurs; quant aux forces de l'ordre, dont l'appréciation de l'infraction influence le Ministère public, elles opèrent dans le cadre de directives reçues.

Een lid vraagt bij welk parket het ingetrokken rijbewijs moet worden ingeleverd. Is het overigens niet aangewezen de betrokkene daarover in te lichten?

De Minister antwoordt dat het rijbewijs moet worden ingeleverd bij de diensten van het openbaar ministerie dat tot de intrekking heeft besloten.

De Regering dient vervolgens een amendement in (n° 73 - Stuk n° 1062/5) dat artikel 27 aanvult met een bepaling die politie en rijkswacht de verplichting oplegt aan de betrokkene mede te delen welk openbaar ministerie de intrekking van het rijbewijs heeft bevolen.

2. Stemmingen

Amendement n° 44 van de heer Hendrick wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen verworpen.

Amendement n° 73 van de Regering wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Amendement n° 11 van de heer De Croo c.s. wordt met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Het aldus geamendeerde artikel 27 wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 28

1. Bespreking

Het doel van deze bepaling werd in artikel 27 reeds verduidelijkt.

De heer De Croo c.s. dient twee amendementen in (n° 12 en n° 13 : zie Stuk n° 1062/2).

Een lid verbaast zich erover dat luidens artikel 28 van het ontwerp de beslissing tot intrekking van het rijbewijs « eenmaal of meermalen » kan verlengd worden. Kan de hernieuwing van die beslissing dan tot in het oneindige doorgaan?

De Minister antwoordt dat de voorgestelde formule dezelfde is als die inzake voorlopige hechtenis.

De Regering dient evenwel een amendement in (n° 74 - Stuk n° 1062/5) om de woorden « of meermalen » weg te laten.

De maximumtermijn voor teruggave van het rijbewijs of van het als zodanig geldende bewijs wordt verminderd tot 45 dagen omdat de beslissing tot verlenging van de oorspronkelijke termijn van 15 dagen slechts een enkele keer hernieuwd kan worden.

2. Stemmingen

De amendementen n°s 12 en 13 van de heer De Croo c.s. worden achtereenvolgens met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Un membre demande dans quel parquet le permis retiré est déposé. Ne conviendrait-il pas, par ailleurs, d'informer l'intéressé à ce sujet?

Le Ministre répond que le permis est déposé dans les services du Ministère public qui en a décidé le retrait.

Le Gouvernement dépose ensuite un amendement (n° 73 - Doc. n° 1062/5) tendant à compléter l'article 27 par une disposition imposant à la police et à la gendarmerie l'obligation de communiquer à l'intéressé quel est le Ministère public qui a ordonné le retrait.

2. Votes

L'amendement n° 44 de M. Hendrick est rejeté par 15 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 73 du Gouvernement est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 11 de M. De Croo et consorts est rejeté par 15 voix contre 3.

L'article 27 tel qu'amendé est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 28

1. Discussion

L'objet de cette disposition a déjà été exposé à l'article 27.

Deux amendements sont déposés par M. De Croo et consorts (les amendements n°s 12 et 13) : voir Doc. n° 1062/2.

Un membre s'étonne par ailleurs de ce que, aux termes de l'article 28 du projet, la décision de proroger le retrait du permis puisse être renouvelée « une ou plusieurs fois ». Peut-il dès lors y avoir indéfiniment renouvellement de cette décision?

Le Ministre répond que la formule proposée est calquée sur celle qui existe en matière de détention provisoire.

Le Gouvernement introduit cependant un amendement (n° 74 - Doc. n° 1062/5), qui tend à supprimer les mots « et plusieurs ».

Le délai maximum pour la restitution du permis ou du document qui en tient lieu est dès lors ramené à 45 jours, puisque la décision de proroger le délai initial de 15 jours ne peut faire l'objet que d'un seul renouvellement.

2. Votes

Les amendements n°s 12 et 13 de M. De Croo et consorts sont successivement rejetés par 15 voix contre 3.

Amendement n° 74 van de Regering wordt met 14 tegen 1 stem en 3 onthoudingen aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 28 wordt met 14 tegen 4 stemmen aangenomen.

Art. 29

Nadat bij de artikelen 8 en 10, 2°, van het ontwerp de amendementen tot behoud van de symbolische frank als minimumstraf werden aangenomen, moet met het oog op de coherentie artikel 29 van het ontwerp op dezelfde manier gewijzigd worden (met andere woorden het artikel moet weggelaten worden).

De minimale geldboete bij overtreding van de bepalingen van artikel 55, laatste lid, van de wet blijft derhalve op 1 frank behouden.

De Commissie beslist eenparig artikel 29 weg te laten.

Art. 30

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt met 14 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 31

1. Bespreking

De heer De Croo c.s. stellen een amendement (amendement n° 14) voor om nauwkeuriger en juister aan te wijzen wie gemachtigd is een ademtest op te leggen (cf. Stuk n° 1062/2, blz. 15 en 16).

De Minister verklaart het daarmee in beginsel eens te kunnen zijn, hoewel hij de draagwijdte ervan nog nader wil bestuderen.

*
* *

Verscheidene amendementen worden voorgesteld op de §§ 2, 3 en 5 (nieuw). Het betreft :

— amendement n° 58 van de heren Lebrun en Tomas (Stuk n° 1062/4) tot aanvulling van amendement n° 47 (Stuk n° 1062/3) (gesubamendeerd door amendement n° 61 — Stuk n° 1062/5) van dezelfde indieners;

— amendement n° 52 van de heren Clerfayt en Lagasse (Stuk n° 1062/3);

— de amendementen n° 59 en 60 van de heren Hendrick en Draps (Stuk n° 1062/5).

De in die verschillende amendementen geformuleerde voorstellen, alsmede de diverse opmerkingen die tijdens de bespreking van dit artikel werden gemaakt, werden thematisch geordend.

L'amendement n° 74 du Gouvernement est adopté par 14 voix contre 1 et 3 abstentions.

L'article 28 tel qu'amendé est adopté par 14 voix contre 4.

Art. 29

A la suite de l'adoption aux articles 8 et 10, 2° du projet, d'amendements visant à maintenir « le franc symbolique » comme peine minimale, il convient, dans un souci de cohérence, de modifier de la même manière l'article 29 du projet (c'est-à-dire, de supprimer cet article).

L'amende minimum en cas d'infraction aux dispositions de l'article 55, dernier alinéa, de la loi reste dès lors fixée à 1 franc.

La Commission décide à l'unanimité de supprimer l'article 29.

Art. 30

Cet article n'appelle aucune observation. Il est adopté par 14 voix et 3 abstentions.

Art. 31

1. Discussion

Un amendement au § 1^{er} est proposé par M. De Croo et consorts (amendement n° 14). Il vise à désigner de manière plus précise et plus exacte ceux qui sont habilités à imposer un test de l'haleine (cf. Doc. n° 1062/2, pp. 15 et 16).

Le Ministre se déclare d'accord quant au principe, mais souhaite consacrer une étude approfondie à ses implications.

*
* *

Plusieurs amendements sont déposés, qui portent sur les §§ 2, 3 et 5 (nouveau). Il s'agit :

— de l'amendement n° 58 de MM. Lebrun et Tomas (Doc. n° 1062/4), qui complète l'amendement n° 47 (Doc. n° 1062/3) (sous-amendé par l'amendement n° 61 - Doc. n° 1062/5) des mêmes auteurs;

— de l'amendement n° 52 de MM. Clerfayt et Lagasse (Doc. n° 1062/3);

— des amendements n° 59 et 60 de MM. Hendrick et Draps (Doc. n° 1062/5).

Les propositions formulées dans ces amendements, de même que les différentes observations exprimées lors de la discussion de cet article, ont été scindées thématiquement.

a) *De ademanalyse als bewijsmiddel*

Dit vraagstuk werd samen met de andere, in het raam van de bespreking van artikel 31, aangesneden punten reeds behandeld tijdens de hoorzittingen met deskundigen die de Commissie heeft gehouden — (cf. hiervoren : « V — Hoorzittingen »).

Verscheidene amendementen (cf. hierna) willen voor de persoon aan wie een ademanalyse wordt opgelegd, ofwel de mogelijkheid behouden om een bloedproef te laten verrichten, ofwel om een bloedanalyse te laten doen om het bloedalcoholgehalte te laten vaststellen indien de resultaten van de ademanalyse te zeer verschillen. Een amendement bepaalt dat het uiteindelijke bewijs van het peil van de alcoholopname alleen kan worden geleverd door de resultaten van een bloedanalyse (amendement n° 60 van de heren Hendrick en Draps). Een van de indieners wijst erop dat de rechtzoekende dient te worden beschermd tegen materiële vergissingen die de ademanalyse kunnen vervalsen en dat voorts systematisch middelen voorhanden dienen te zijn om een tegenexpertise te verrichten. Hij verwijst daarbij naar de in de BRD gangbare procedure en naar de verklaringen die sommige door de Commissie gehoorde deskundigen hebben afgelegd.

De Minister deelt mee dat de procureur-generaal bij het Hof van Cassatie werd geraadpleegd over de ademanalyse als bewijsmiddel.

In de brief waarin die magistraat zijn advies ter kennis heeft gebracht, constateert hij dat de bepalingen van het wetsontwerp er nagenoeg toe leiden dat de tegenexpertise in haar huidige vorm zal verdwijnen. Niettemin acht hij die opmerking niet voldoende om de voorgestelde regeling a priori te verwerpen : « Er bestaan nog bewijsmiddelen waarop geen tegenexpertise kan worden verricht, maar waarvan de geldigheid niet kan worden betwist. »

Bovendien wordt de geldigheid van de ademanalyse als bewijsmiddel in verscheidene buurlanden (Frankrijk, Nederland, Verenigd Koninkrijk) erkend.

b) *Gevolgen van de verschillen tussen de resultaten van twee opeenvolgende ademanalyses*

— *Luidens de technische voorschriften aanvaardbaar verschil*

Paragraaf 3 bepaalt dat wanneer (op verzoek van de persoon aan wie de ademanalyse werd opgelegd) twee opeenvolgende analyses werden uitgevoerd, « het verschil van de resultaten niet meer mag bedragen dan de door de Koning bepaalde nauwkeurigheidsvoorschriften waaraan de toestellen gebruikt voor de ademanalyse moeten voldoen. »

De heer Hendrick, mede-indiener van amendement n° 59 waarin een procedure wordt voorgesteld in geval de resultaten meer dan 3 % van elkaar verschillen, vraagt welke begrenzing van de verschillen

a) *L'analyse de l'haleine comme moyen de preuve*

Ce problème, de même que les autres points abordés dans le cadre de l'examen de l'article 31, a déjà été traité lors des auditions d'experts auxquelles la Commission a procédé — cf. ci-avant « V — Auditions »).

Si plusieurs des amendements déposés visent (cf. ci-après) soit à maintenir la possibilité, pour la personne à laquelle une analyse de l'haleine est imposée, de faire procéder à un prélèvement sanguin, soit à organiser une analyse de sang pour déterminer le taux d'alcoolémie en cas de divergences trop importantes entre les résultats d'analyses de l'haleine, un seul amendement prévoit que la preuve finale du niveau d'imprégnation alcoolique ne peut être donnée que par les résultats d'une analyse de sang (amendement n° 60 de MM. Hendrick et Draps). L'un des auteurs déclare qu'il convient de mettre le justiciable à l'abri des erreurs matérielles qui pourraient fausser l'analyse de l'haleine, et d'assurer systématiquement les moyens d'une contre-expertise. Il se réfère par ailleurs à la procédure prévue en RFA, ainsi qu'aux déclarations faites par certains des experts entendus par la Commission.

Le Ministre signale que le procureur général auprès de la Cour de Cassation a été consulté sur la question de l'analyse de l'haleine comme moyen de preuve.

Dans la lettre par laquelle il communiquait son avis, ce magistrat, après avoir constaté que les dispositions du projet de loi entraîneraient pratiquement la disparition de la contre-expertise telle qu'organisée actuellement, n'en a pas moins estimé que cette observation n'était pas de nature à faire rejeter a priori le système proposé : « il existe encore des moyens de preuve qui ne se prêtent pas à contre-expertise, mais dont la validité n'est pas contestable ».

En outre, la législation de plusieurs des pays voisins (France, Pays-Bas, Royaume-Uni) reconnaît la validité de l'analyse de l'haleine comme moyen de preuve.

b) *Conséquences de divergences entre les résultats de deux analyses d'haleine successives*

— *Divergence admissible selon les prescriptions techniques*

Le § 3 dispose que lorsque (à la demande de la personne à laquelle une analyse de l'haleine est imposée) il a été procédé à deux analyses successives, « la différence entre les résultats ne peut pas être supérieure aux prescriptions arrêtées par le Roi et relatives aux précisions auxquelles doivent répondre les appareils utilisés pour l'analyse de l'haleine ».

M. Hendrick, co-auteur de l'amendement n° 59 qui propose une procédure en cas de différence de résultat supérieure à 3 %, demande quelles sont les limites de divergence envisagées dans le cadre du futur arrêté

in het aanstaande koninklijk besluit wordt overwogen. Voorts acht hij het alleszins wenselijk dat de toegestane afwijking in de wet wordt bepaald.

De heer De Brabander, die het Wetenschappelijk Comité heeft voorgezeten dat het onderzoek naar de vergelijkende metingen van de alcoholconcentraties in adem en bloed heeft laten verrichten, verklaart dat in het Verenigd Koninkrijk, waar de ademanalyse al bij wet is opgelegd, het verschil tussen de beide bij twee opeenvolgende analyses verkregen waarden niet groter mag zijn dan 0,04 mg/liter bij concentraties tot 0,50 mg/liter.

Verscheidene leden vinden die afwijking te sterk, aangezien ze voor 0,22 mg/liter op bijna 20 % neerkomt.

Volgens de heer De Brabander heeft het Wetenschappelijk Comité in zijn voorstellen voor technische voorschriften afwijkingen van 0,03 mg/liter tot 0,50 mg/liter en 15% boven die concentratie in aanmerking genomen.

Tot slot mag niet worden vergeten dat ook de vandaag geldende regeling ter bepaling van het alcoholgehalte door een bloedanalyse een afwijking toestaat: bij een gehalte van 0,8 g/liter bloed acht het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie een fout van 10 % aanvaardbaar.

— *Procedure in geval van een boven de toegestane norm liggend verschil*

Paragraaf 3 van artikel 31, alsmede de amendementen n° 58 van de heren Lebrun en Tomas en n° 59 van de heren Hendrick en Draps, bepalen dat rekening wordt gehouden met het laagste meetresultaat indien tussen de resultaten van twee opeenvolgende analyses verschillen worden genoteerd.

In tegenstelling tot wat het ontwerp bepaalt, heeft amendement n° 58 tot doel stelselmatig twee opeenvolgende analyses te laten verrichten wanneer vooraf geen ademtest werd gedaan.

Amendement n° 59 strekt ertoe het toegestane verschil tot 3 % te beperken (cf. hiervoren) en bepaalt dat een bloedanalyse wordt verricht wanneer het verschil meer dan 3 % boven die limietwaarde ligt. Een van de indieners merkt op dat twee opeenvolgende analyses die aanzienlijk verschillende resultaten geven, er meer dan waarschijnlijk op wijzen dat het toestel ontregeld is.

De Voorzitter merkt op dat artikel 35 van het ontwerp (artikel 63 van de wet) bepaalt dat een bloedmonster moet worden genomen wanneer geen ademanalyse kon worden uitgevoerd. Moet, ingeval een aanhoudend verschil wordt genoteerd, niet worden aangenomen dat het toestel ontregeld is en dat bijgevolg geen ademanalyse kan worden uitgevoerd?

Over die interpretatie worden de commissieleden het eens. Bijgevolg moet aan § 3 een precisering in die zin worden toegevoegd.

Vervolgens rijst de vraag na hoeveel analyses er moet worden van uitgegaan dat het toestel het niet

royal. Il estime par ailleurs de toute manière souhaitable que la divergence admise soit indiquée dans la loi.

M. De Brabander, qui a présidé le Comité scientifique organisateur de l'étude sur les mesurages comparatifs des concentrations d'alcool dans l'haleine et dans le sang, déclare qu'au Royaume-Uni, où l'analyse de l'haleine existe déjà légalement, l'écart entre les deux valeurs, lors de deux analyses consécutives, ne peut dépasser 0,04 mg/litre jusqu'au niveau de 0,50 mg/litre.

Plusieurs membres estiment cet écart trop important, puisque par rapport à 0,22 mg/litre, il représente près de 20 %.

M. De Brabander déclare que, dans les propositions de prescriptions techniques qu'il a formulées, le Comité scientifique a retenu des écarts de 0,03 mg/litre jusqu'à 0,50 mg/litre et de 15 % pour des concentrations supérieures.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'une divergence est également admise dans le cadre de la formule actuelle de détermination du taux d'alcoolémie par analyse sanguine: au taux de 0,8 gr/litre de sang, l'Institut d'Hygiène et d'Epidémiologie tient pour acceptable une erreur de 10 %.

— *Procédure en cas de divergence supérieure à la norme admise*

Le § 3 de l'article 31, ainsi que les amendements n° 58 de MM. Lebrun et Tomas et n° 59 de MM. Hendrick et Draps prévoient qu'en cas de différence entre les résultats de deux analyses successives, il soit tenu compte de la mesure la plus basse.

A la différence du projet, l'amendement n° 58 vise à systématiser l'organisation de deux analyses successives lorsqu'il n'y a pas de test préalable.

Quant à l'amendement n° 59, qui tend à limiter la divergence admise à 3 % (cf. ci-avant), il prévoit le recours à une prise de sang lorsque la différence de résultat est supérieure à cette limite. Un des auteurs fait observer que deux analyses consécutives donnant des résultats sensiblement différents indiquent en effet un dérèglement plus que probable de l'appareil.

Le Président fait remarquer que l'article 35 du projet (article 63 de la loi) organise le recours à un prélèvement sanguin lorsqu'il n'a pu être procédé à une analyse de l'haleine. Or, en cas de divergence persistante, ne faut-il pas considérer que l'appareil ne fonctionne pas et qu'il n'est dès lors pas possible de procéder à une analyse de l'haleine?

Un consensus se dégage sur cette interprétation. Une précision en ce sens doit dès lors être ajoutée au § 3.

La question se pose ensuite de savoir après combien d'analyses d'haleine il convient d'estimer que l'ap-

meer doet. Het ontwerp voorziet ter zake niet in enigerlei beperking, aangezien wordt bepaald dat « de gecontroleerde persoon één of meer bijkomende analyses kan vragen tot wanneer het resultaat van twee opeenvolgende analyses niet meer bedraagt dan het verschil dat aanvaard wordt in de technische voorschriften (...) » (Memorie van toelichting, blz. 23).

De Minister stelt voor dat maximaal drie opeenvolgende analyses kunnen worden uitgevoerd.

Ook daarover wordt de commissie het eens.

Amendement n° 78 van de Regering (Stuk n° 1062/5) stelt voor § 3 een nieuwe formulering voor waarin met die verschillende wijzigingen rekening wordt gehouden.

c) *Recht op een tegenexpertise*

Twee amendementen hebben tot doel de persoon aan wie een ademanalyse wordt opgelegd, het recht te verlenen een uit een bloedanalyse bestaande tegenexpertise te vragen :

— wanneer het resultaat van de ademanalyse meer dan 0,35 mg/liter bedraagt (amendement n° 47 van de heren Lebrun en Tomas, als gewijzigd door subamendementen n° 61 van dezelfde auteurs);

— als algemene regel (amendement n° 52 van de heren Clerfayt en Lagasse).

Een van de mede-indieners van amendement n° 60, dat, in aansluiting op de vigerende wetgeving, alleen aan het resultaat van de bloedafneming rechtsgeldigheid wil verlenen (zie punt a), hiervoren), meent dat de rechten van de verdediging minder goed zijn gewaarborgd door de amendementen n° 47 en 52 dan door de huidige procedure tot vaststelling van het alcoholgehalte via een stelselmatig beroep op een bloedanalyse.

Onder de huidige regeling bestaat de mogelijkheid van een tegenexpertise ambtshalve. Wordt daarentegen uitsluitend op verzoek van de betrokkene een bloedmonster genomen, dan dreigt deze in de praktijk zijn recht op een tegenexpertise kwijt te raken omdat hij op het ogenblik zelf niet de tegenwoordigheid van geest heeft gehad een bloedanalyse te eisen. De mogelijkheid van een tegenexpertise zal met andere woorden beperkt worden doordat betrokkene ze zelf uitdrukkelijk moet vragen.

De Minister hecht zijn goedkeuring aan de mogelijkheid om, bij wijze van tegenexpertise, een bloedmonster te laten nemen op verzoek. Dat zal evenwel alleen kunnen indien de voorafgaande ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 mg/liter meet (zie amendement n° 79 van de Regering op artikel 35).

d) *Wie betaalt de bloedproef?*

Amendement n° 47 van de heren Lebrun en Tomas bepaalt dat de kosten van de bloedproef voor rekening van de onderzochte persoon komen indien de overtredding bewezen is.

pareil ne fonctionne pas (Le projet ne propose pas de limitation sur ce point, puisqu'il est en effet prévu qu'une personne contrôlée peut solliciter une ou plusieurs analyses supplémentaires jusqu'à ce que le résultat de deux analyses successives ne soit pas supérieur à la différence admise dans les prescriptions techniques » (cf. Exposé des motifs, p. 23).

Le Ministre propose qu'au maximum trois analyses d'haleine soient ainsi organisées.

Sur ce point également, un consensus se dégage.

L'amendement n° 78 du Gouvernement (Doc. n° 1062/5) propose une nouvelle formulation du § 3, qui tient compte de ces différentes modifications.

c) *Droit à une contre-analyse*

Deux amendements visent à donner le droit à la personne, à qui une analyse de l'haleine a été imposée, de demander une contre-expertise, consistant en une analyse de sang :

— lorsque le résultat de l'analyse d'haleine est supérieur à 0,35 mg/litre (amendement n° 47 de MM. Lebrun et Tomas, tel que modifié par le sous-amendement n° 61 des mêmes auteurs);

— en règle générale (amendement n° 52 de MM. Clerfayt et Lagasse).

L'un des auteurs de l'amendement n° 60, lequel dans l'esprit de la législation actuelle, vise à ne donner valeur légale qu'au résultat de la prise de sang (cf. le point a) ci-avant), est d'avis que la garantie des droits de la défense telle qu'organisée par les amendements n° 47 et 52 est moindre que dans la procédure actuelle de détermination du taux d'alcoolémie par le recours systématique à l'analyse du sang.

En effet, dans le système actuel, la possibilité de contre-expertise existe d'office. Par contre, si le recours à la prise de sang ne se fait qu'à la demande de l'intéressé, celui-ci risque, dans la pratique, de perdre son droit à une contre-expertise, faute d'avoir eu au moment même la présence d'esprit de réclamer une analyse sanguine. En d'autres termes, la possibilité d'une contre-expertise sera limitée par le fait même qu'elle implique une démarche active de l'intéressé.

Le Ministre marque son accord sur la possibilité de la prise de sang à la demande, à titre de contre-expertise. Toutefois, tel ne pourra être le cas que si l'analyse de l'haleine préalable mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 mg/litre (cf. l'amendement n° 79 du Gouvernement à l'article 35).

d) *Prise en charge des frais de l'analyse sanguine?*

L'amendement n° 47 de MM. Lebrun et Tomas prévoit que les frais du prélèvement sanguin sont à charge de la personne examinée si l'infraction est établie.

De Minister merkt op dat in de voorgestelde procedure (cf. supra, punt c) het bloedmonster wordt genomen op verzoek van de betrokkene, nadat hij reeds de mogelijkheid heeft gehad een tweede ademanalyse te vragen. De bloedanalyse geldt in die omstandigheden duidelijk als tegenexpertise. De bepalingen die thans de tegenexpertise regelen, zijn derhalve van kracht.

Volgens de huidige wetgeving — waarin geen sprake is van de ademanalyse-methode — komen de kosten van het nemen van het bloedmonster en van de bloedanalyse (wat de eerste analyse vormt) slechts ten laste van de onderzochte persoon indien de overtreding bewezen is; de kosten van een tweede analyse (dus een tegenexpertise) komen daarentegen steeds ten laste van de betrokkene.

Dat argument wordt door heel wat leden betwist. Er wordt opgemerkt dat het onbillijk zou zijn dat de betrokken persoon zelf de kosten van het nemen van het bloedmonster en van de bloedanalyse moet betalen in geval de bloedanalyse de resultaten van de ademproef zou teniet doen.

Indien de kosten van het nemen van een bloedmonster en van de bloedanalyse stelselmatig ten laste van de betrokkene komen, kan zulks overigens ontradend werken, waardoor de uitoefening van de rechten van de verdediging in het gedrang komt. Thans bestaat die ontrading echter niet omdat de overheid beslist of er monsters worden genomen en een tweede analyse op basis van het genomen monster automatisch mogelijk is.

De Minister sluit zich bij de argumenten van de Commissie aan. Door een aanpassing van het alcoholgehalte dat in aanmerking komt (overeenkomstig de wijzigingen die in dat verband bij de bespreking van artikel 14 werden aangenomen), handhaaft artikel 35 van het ontwerp derhalve de bepaling die thans regelt wie de kosten van het nemen van het bloedmonster en van de bloedanalyse moet betalen (amendement n° 80 van de Regering — Stuk n° 1062/5).

2. Stemmingen

Amendement n° 14 van de heer De Croo c.s. wordt met 14 stemmen tegen 3 stemmen en 1 onthouding verworpen.

In amendement n° 78 van de Regering dat § 3 vangt, worden twee verbeteringen aangebracht :

— in het eerste lid wordt verwezen naar § 1, 1° en 2° (« op verzoek van de in § 1, 1° en 2° bedoelde personen ... »);

— het derde lid wordt gewijzigd (« Indien het verschil groter is, wordt de ademanalyse als niet uitgevoerd beschouwd »).

Het aldus gewijzigde amendement n° 78 van de Regering wordt met 15 tegen 3 stemmen aangenomen.

De amendementen n°s 58 en 47 en subamendement n° 61 van de heren Lebrun en Tomas worden ingetrokken.

Le Ministre fait observer que dans la procédure retenue (cf. le point c) ci-avant), le prélèvement sanguin s'effectue à la demande de l'intéressé après qu'il a en outre déjà été donné la possibilité de demander une deuxième analyse de l'haleine. Dans ces conditions, l'analyse du sang joue clairement le rôle d'une contre-expertise. Il convient dès lors de se référer aux dispositions qui règlent actuellement l'organisation de la contre-expertise.

Or si, dans la législation actuelle — qui ne connaît pas le procédé de l'analyse de l'haleine — les frais du prélèvement sanguin et de l'analyse (qui constitue la première analyse) ne sont à charge de la personne examinée que si l'infraction est établie, les frais relatifs à une deuxième analyse (donc, une analyse de contre-expertise) sont toujours à charge de l'intéressé. Cet argument est contesté par plusieurs membres.

Il est fait remarquer qu'il serait injuste que la personne mise en cause soit tenue de payer elle-même les frais du prélèvement sanguin et de l'analyse, au cas où l'analyse sanguine infirmerait les résultats de l'analyse de l'haleine.

D'autre part, si le coût du prélèvement et de l'analyse du sang devait être systématiquement à charge de l'intéressé, il risquerait d'avoir un effet dissuasif et d'entraver dès lors l'exercice des droits de la défense. Par contre, à l'heure actuelle, cet effet dissuasif n'existe pas, puisque le prélèvement est décidé par l'autorité, et qu'une deuxième analyse est automatiquement possible à partir de l'échantillon prélevé.

Le Ministre se range aux arguments développés par la Commission. En conséquence, moyennant une adaptation portant sur les taux d'alcoolémie pris en compte (conformément aux modifications à ce sujet adoptées lors de l'examen de l'article 14), l'article 35 du projet maintient la disposition qui règle actuellement la prise en charge des frais du prélèvement sanguin et de l'analyse (amendement n° 80 du Gouvernement — Doc. n° 1062/5).

2. Votes

L'amendement n° 14 de M. De Croo et consorts est rejeté par 14 voix contre 3 et 1 abstention.

Deux corrections sont apportées à l'amendement n° 78 du Gouvernement, qui remplace le § 3 :

— au 1^{er} alinéa, il est fait référence au § 1^{er}, 1° et 2° (« à la demande des personnes visées au § 1^{er}, 1° et 2° ... »);

— le 3^{ème} alinéa est modifié (« Si la différence est supérieure, il est considéré qu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine »).

L'amendement n° 78 du Gouvernement ainsi modifié est adopté par 15 voix contre 3.

Les amendements n°s 58 et 47 et le sous-amendement n° 61 de MM. Lebrun et Tomas sont retirés.

Amendement n° 52 van de heren Clerfayt en Lagasse wordt met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

De amendementen n° 59 en 60 van de heren Hendrick en Draps worden achtereenvolgens met 14 tegen 3 stemmen en 1 onthouding verworpen.

Het aldus gewijzigde artikel 31 wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 32

1. Bespreking

De Minister vestigt de aandacht op het feit dat de voorgestelde § 5 verbeterd zou moeten worden. Daarin wordt bepaald dat het rijverbod wordt opgeheven indien een nieuwe ademanalyse aantoonde dat de bestuurder niet langer onder invloed verkeert. Die formulering is te beperkend omdat de ademanalyse wordt opgelegd, terwijl een test zou volstaan (overigens vereist artikel 60 van de wet thans slechts een ademtest en is een analyseapparaat niet altijd voorhanden).

Amendement n° 62 van de Regering wijzigt § 5 in die zin (Stuk n° 1062/5). Dat amendement brengt ook een verbetering aan in de Nederlandse tekst van § 1.

Amendement n° 53 van de heren Clerfayt en Lagasse (Stuk n° 1062/3) heeft geen reden van bestaan meer na de wijzigingen van de artikelen 31 en 35 (die wijzigingen zijn het gevolg van de bespreking van artikel 31).

2. Stemmingen

In het 2) van amendement n° 62 van de Regering worden verbeteringen aangebracht.

Het betreft een betere formulering en de toevoeging van een volzin in fine van § 5 (« De artikelen 59, § 3 en 63 zijn niet van toepassing »).

Het verbeterde amendement n° 62 van de Regering en het aldus geamendeerde artikel 32 worden achtereenvolgens met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 33

Bij dit artikel wordt geen enkele opmerking gemaakt.

Het wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 34

1. Bespreking

a) *Opmerkingen en vrees inzake het vaststellen van overtredingen door automatische elektronische toestellen*

De meeste leden die bij de bespreking van artikel 34 aan het woord komen, hebben bezwaren bij en

L'amendement n° 52 de MM. Clerfayt et Lagasse est rejeté par 15 voix contre 3.

Les amendements n° 59 et 60 de MM. Hendrick et Draps sont successivement rejetés par 14 voix contre 3 et 1 abstention.

L'article 31 tel qu'amendé est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 32

1. Discussion

Le Ministre attire l'attention sur le fait qu'il conviendrait de corriger le § 5 proposé. Celui-ci dispose que l'interdiction de conduire est levée pour autant qu'une nouvelle analyse de l'haleine ait démontré que le conducteur n'est plus sous l'influence de l'alcool. Il s'agit là d'une formulation trop restrictive, car elle impose le recours à l'analyse de l'haleine, alors que le test serait suffisant (l'article 60 de la loi n'impose d'ailleurs à l'heure actuelle qu'une épreuve respiratoire et qu'un analyseur n'est pas toujours disponible).

L'amendement n° 62 du Gouvernement modifie le texte du § 5 en ce sens (Doc. n° 1062/5). Il apporte aussi une correction au texte néerlandais du § 1^{er}.

L'amendement n° 53 de MM. Clerfayt et Lagasse (Doc. n° 1062/3) est devenu sans objet à la suite des modifications aux articles 31 et 35 (ces modifications découlent de la discussion de l'article 31).

2. Votes

Des corrections sont apportées au 2) de l'amendement n° 62 du Gouvernement.

Il s'agit d'améliorations dans la formulation et de l'ajout d'une phrase in fine du § 5 (« Les articles 59, § 3 et 63 ne sont pas d'application »).

L'amendement n° 62 du Gouvernement corrigé et l'article 32 ainsi amendé sont successivement adoptés par 14 voix et 4 abstentions.

Art. 33

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation.

Il est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 34

1. Discussion

a) *Objections et craintes concernant la constatation des infractions par des appareils électroniques automatiques*

La plupart des membres qui interviennent dans la discussion de l'article 34 expriment des objections et

zijn bevreesd voor het vaststellen van overtredingen door automatische detectietoestellen. Volgende opmerkingen worden gemaakt :

— Het stelselmatige gebruik van dat soort toestellen dreigt de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer in het gedrang te brengen.

De installatie van een netwerk voor de automatische detectie impliceert immers dat voertuigen worden geïdentificeerd met behulp van verdeckt opgestelde camera's. Het gevaar bestaat dat de uitbouw van een dergelijk netwerk tot een haast Orwelliaanse wereld leidt.

Naast de bedreiging voor de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer is er overigens ook een beperking van de vrijheid van verplaatsing.

— Het is uitgesloten dat de Uitvoerende Macht grote vrijheid van handelen krijgt bij de uitbouw van een dergelijk systeem, zoals in het ontwerp wordt gevraagd.

Het Parlement moet ten minste op strikte wijze het gebruik van automatische toestellen regelen. Het is onder meer noodzakelijk dat de wet de onderlinge koppeling van de toestellen en de centralisatie van de gegevens verbiedt.

— De eerbied voor de rechten van de verdediging moet gewaarborgd worden. Het ontwerp bevat echter geen enkele waarborg inzake de goede werking van de toestellen noch inzake de beoordeling van de omstandigheden.

In dat verband blijft de aanwezigheid van een persoon (ook al kan die zich vergissen) een waarborg bij de vaststelling van de overtreding; de bijzondere omstandigheden die de overtreding kunnen rechtvaardigen of toch gedeeltelijk kunnen verklaren, kunnen aldus in overweging worden genomen.

— Het gebruik van toestellen die de overtredingen automatisch vaststellen wordt ingevoerd om doeltreffend te werken (de ordediensten kunnen op die wijze overbodig werk besparen) en om de veiligheid te bevorderen (« de pakkans die door de vaststellingen wordt verhoogd, zal de bestuurder ertoe aanzetten om de verkeersregels beter na te leven », memorie van toelichting, blz. 14). Paradoxaal genoeg bestaat het gevaar dat men later tot het omgekeerde resultaat komt : aangezien de camera's niet permanent in werking zijn, is het niet denkbeeldig dat de bestuurders, eens ze zich daarvan bewust zijn, de kans op een overtreding willen lopen omdat ze weten dat de pakkans klein is.

*
* *

Twee amendementen worden ingediend. Ze vormen de weerslag van het gemaakte voorbehoud.

Amendement n° 33 van de heer Draps c.s. (Stuk n° 1062/3) wil het artikel weglaten.

Amendement n° 49 van de heren Lebrun, Tomas en Harmegnies (Stuk n° 1062/3) behoudt de mogelijkheid

des craintes quant à la constatation des infractions par des appareils de détection automatiques. Les remarques suivantes sont formulées :

— L'utilisation systématique de ce type d'appareils est de nature à compromettre le respect dû à la vie privée.

L'installation d'un réseau de détection automatique implique en effet par essence l'identification des véhicules au moyen d'appareils photographiques qui peuvent être dissimulés. Il y a risque que la mise en place d'un tel réseau conduise à un monde quasi orwellien.

Le risque quant au respect de la vie privée se double en outre d'une entrave à la liberté de déplacement.

— Il ne peut être question de laisser une large délégation à l'Exécutif pour l'organisation d'un tel système, ainsi que demandé dans le projet.

A tout le moins, le Parlement doit régler de manière stricte le recours à des appareils automatiques. Il est entre autres indispensable que la loi interdise l'interconnexion des appareils et la centralisation de l'information.

— Il convient de garantir le respect des droits de la défense. Or, aux termes du projet, aucune assurance n'est apportée quant au bon fonctionnement des appareils, pas plus qu'en ce qui concerne l'appréciation des circonstances.

Sur ce plan, toute faillible qu'elle soit, une présence humaine lors de la constatation de l'infraction reste une garantie, car les circonstances particulières pouvant justifier ou, à tout le moins, expliquer l'infraction, sont ainsi susceptibles d'être prises en compte.

— Le recours à des appareils constatant automatiquement les infractions est introduit dans un but d'efficacité, un travail inutile étant de la sorte épargné aux forces de l'ordre, — et d'amélioration de la sécurité — « le risque de la constatation d'une infraction (...) devant normalement inciter les conducteurs à mieux respecter la réglementation » (Exposé des motifs, p. 14). Or, à terme, on risque paradoxalement d'aboutir au résultat inverse : les caméras ne fonctionneront en effet pas en permanence; une fois que les conducteurs auront pris conscience de ce fait, ne seront-ils pas tentés de prendre sciemment le risque de l'infraction parce qu'ils sauront que le danger d'être pris est relatif?

*
* *

Deux amendements sont déposés, qui traduisent les réticences exprimées.

L'amendement n° 33 de M. Draps et consorts (Doc. n° 1062/3) tend à supprimer l'article.

L'amendement n° 49 de MM. Lebrun, Tomas et M. Harmegnies (Doc. n° 1062/3), maintient la possibilité

om met automatische toestellen overtredingen vast te stellen. Zulks wordt echter tot twee overtredingen beperkt : het negeren van een rood licht en het oversteken van een overweg.

De indieners stellen bovendien voor dat de overtreder omstandig in kennis wordt gesteld van de omstandigheden waarin de overtreding werd vastgesteld, om aldus de rechten van de verdediging te waarborgen.

*
* *

Na de verschillende bezwaren te hebben gehoord, wijst een lid erop dat het gevaar vaak bij de wagen zelf ligt : die is de oorzaak van de ontmenselijking van de omstandigheden waarin we leven. Welke rechten men voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ook moge invoeren, zou de bescherming van het leven niet belangrijker zijn?

b) *Het probleem van de radarcontrole*

Een van de mede-indieners van amendement n° 49, dat onder meer bepaalt dat een afschrift van het proces-verbaal, met beschrijving van de omstandigheden waaronder de overtredingen vastgesteld werden, aan de overtreder wordt gezonden binnen acht dagen na de vaststelling, beklemtoont dat het van het grootste belang is dat die voorwaarden worden vermeld wanneer de overtreding door een radar werd vastgesteld.

Spreeker wijst erop dat dit type van toestellen immers gebreken vertoont. Hij meent dat de voorwaarden voor het gebruik van de radar leiden tot een aantal fouten bij de metingen. Het hanteren van de door de rijkswacht gebruikte radartoestellen vereist immers volgens de gebruiksaanwijzingen van de fabrikanten een aantal voorzorgen. In geval die voorwaarden niet strikt worden nageleefd, is het mogelijk dat niet betrouwbare metingen worden verricht.

Meetfouten kunnen in feite acht hoofdoorzaken hebben.

— De snelheidsmeter mag niet in een bocht worden opgesteld en evenmin binnen een afstand van 100 meter daarvandaan;

— Hij moet ten minste 70 cm boven de grond staan;

— Ook de aanwezigheid van een bron die elektrische of radio-elektrische golven uitzendt, kan de meting vervalsen;

— De radar moet zo worden opgesteld dat zijn stralenbundel een hoek van 25 graden met het midden van de weg maakt;

— Het toestel moet tussen 1,5 meter en 3 meter van de boord van de gecontroleerde rijweg staan;

de de constatacion d'infractions par des appareils automatiques, mais en la limitant à deux infractions : le franchissement d'un feu rouge et l'engagement sur un passage à niveau.

Les auteurs prévoient d'autre part que le contrevenant soit informé de manière détaillée des circonstances dans lesquelles l'infraction a été constatée afin que les droits de la défense soient assurés.

*
* *

Après avoir entendu les différentes objections exprimées, un membre rappelle que c'est souvent la voiture elle-même qui est source de danger et cause de la déshumanisation de nos conditions d'existence. Dès lors, quels que soient les droits que réclame la protection de la vie privée, ne convient-il pas d'estimer encore plus importante la protection de la vie?

b) *Le problème du radar*

L'un des auteurs de l'amendement n° 49, lequel prévoit entre autres qu'une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les huit jours de la constatation, précisant les conditions dans lesquelles les infractions ont été constatées, insiste sur l'importance toute particulière de la mention de ces conditions lorsque l'infraction a été constatée par un radar.

L'intervenant souligne en effet les déficiences de ce type d'appareil. Il souligne en effet les déficiences de ce type d'appareil. Il estime que les principes sur lesquels repose le fonctionnement du radar sont à la base d'un certain nombre d'erreurs dans les mesures effectuées. L'utilisation des radars employés par la Gendarmerie nécessite en effet, selon les instructions mêmes des constructeurs, le respect d'un certain nombre de précautions. A défaut d'une stricte observance de ces conditions, des mesures non fiables peuvent être enregistrées.

Les erreurs de mesure peuvent en fait résulter de huit hypothèses essentielles.

— Le cinémomètre ne doit pas être placé en courbe, ni moins de 100 mètres après la fin de celle-ci;

— Il doit être positionné à une hauteur d'au moins 70 cm;

— La présence d'une source d'émission d'onde électrique ou radio-électrique est également de nature à fausser la mesure;

— Il faut que le radar soit positionné de façon à ce que son faisceau forme un angle de 25 degrés avec l'axe de la route;

— L'appareil doit se trouver entre 1,5 mètres et 3 mètres du bord de la chaussée contrôlée;

— Geen enkele hindernis (hoog gras, takken, borden, enz.) mag zich in de stralenbundel bevinden;

— Op het ogenblik van de controle mag het niet regenen;

— Tot slot wordt de meting ook vervalst wanneer het gecontroleerde voertuig een inhaalmaneuver begint of besluit.

In het buitenland hebben studies duidelijk aangetoond dat de gebruikers bij het hanteren tal van fouten maken. Menig vonnis heeft ook de betrouwbaarheid van de radar in twijfel getrokken.

In die omstandigheden is het volledig ontoelaatbaar dat de ordediensten in België weinig of zelfs helemaal geen kennis krijgen van het feit dat ze de voorschriften die het gebruik van het toestel meebrengt, strikt moeten in acht nemen. Voorts heeft de Minister van Binnenlandse Zaken zelf toegegeven dat voor dit probleem geen enkele bijzondere richtlijn werd uitgevaardigd (antwoord van de Minister van Binnenlandse Zaken op vraag n° 8bis van de heer Harmegnies — Bulletin van Vragen en Antwoorden van de Kamer, B.Z. 1988, n° 1, blz. 24-25).

Op verzoek van dezelfde spreker vraagt de Commissie aan de Minister van Binnenlandse Zaken om de technische handleiding voor de twee radartypes die de rijkswacht thans gebruikt, ter hand te stellen (cf. « I. Werkwijze »).

c) *Weglating van het artikel*

De Minister wijst erop dat de Regering met deze bepaling de ordediensten nutteloos werk wenste te besparen zodat ze meer tijd zouden hebben voor andere interventies, zoals de preventie.

Na de diverse bezwaren van de leden van de Commissie te hebben gehoord, acht de Minister het voorbarig in de wet een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt overtredingen met behulp van automatische toestellen vast te stellen. Hij constateert dat de snelle evolutie van de bestaande technische mogelijkheden onzekerheid en onrust veroorzaakt en dat die instabiliteit leidt tot twijfel over het nut om nu reeds deze materie in de wet te regelen. Hij stelt voor de verdere ontwikkeling van de problematiek af te wachten. Later moet het probleem opnieuw besproken worden, maar dan zal het debat moeten worden verruimd. De Minister stelt voor om in afwachting de toestand ongewijzigd te laten.

Om die redenen sluit hij zich aan bij amendement n° 33 van de heer Draps c.s., dat artikel 34 wil weglaten.

Wat ten slotte het bijzondere geval van de radar betreft, wordt gevraagd dat de verschillende beoordelingsfactoren reeds binnen het bestek van dit ontwerp ambtshalve aan het proces-verbaal worden toegevoegd. De Minister verklaart dat hij er zich terdege van bewust is dat de ordediensten degelijk moeten voorlicht worden; hij acht het evenwel niet wenselijk via dit ontwerp een bijzondere bepaling in te voeren.

— Aucun obstacle (herbes hautes, branchages, panneaux, etc.), ne doit se trouver dans son faisceau;

— Il ne doit pas pleuvoir au moment du contrôle;

— Enfin, si la voiture contrôlée débute ou termine un dépassement, la mesure est également faussée.

A l'étranger, des études ont mis en évidence la fréquence des erreurs de maniement chez les utilisateurs. En même temps, la fiabilité du radar a été mise en doute dans plusieurs jugements.

Dans ces conditions, il est totalement inadmissible qu'en Belgique, les représentants des forces de l'ordre soient peu — voire pas du tout — informés du rigoureux respect des prescriptions que réclame l'utilisation de l'appareil; en outre de l'aveu même du Ministre de l'Intérieur, ce problème n'a fait l'objet d'aucune directive particulière (réponse du Ministre de l'Intérieur à la question n° 8bis de M. M. Harmegnies — Bulletin des Questions et Réponses de la Chambre, S.E. 1988, n° 1, pp. 24-25).

C'est d'autre part à la requête du même intervenant que la Commission demande au Ministre de l'Intérieur de pouvoir avoir communication du manuel technique des deux types de radar utilisés actuellement par la Gendarmerie (cf. « I. Procédure »).

c) *Suppression de l'article*

Le Ministre rappelle que l'intention du Gouvernement, en proposant cette disposition, était d'épargner aux forces de l'ordre un travail inutile, de manière à permettre à celles-ci de disposer de davantage de temps pour d'autres interventions, par exemple dans le domaine de la prévention.

Toutefois, après avoir entendu les diverses réticences exprimées par les membres de la Commission, le Ministre estime prématurée l'introduction dans la législation d'une disposition rendant possible la constatation des infractions au moyen d'appareils automatiques. Constatant que l'évolution rapide des possibilités techniques existantes est cause d'incertitudes et d'inquiétudes et que cette instabilité met en question l'opportunité d'introduire dès maintenant une réglementation de cette matière dans la loi, il propose que l'on laisse évoluer la problématique. Il conviendra de la réexaminer ultérieurement, mais en élargissant alors le débat. Dans l'intervalle, le Ministre propose que la situation reste inchangée.

Pour ces raisons, il se rallie à l'amendement n° 33 de M. Draps et consorts, qui vise à supprimer l'article 34.

En ce qui concerne le cas particulier du radar, il est demandé que déjà dans le cadre du projet actuel, les différents éléments d'appréciation soient joints d'office au procès-verbal. Le Ministre déclare ne pas vouloir négliger la nécessité d'une information appropriée des forces de l'ordre, mais ne pas souhaiter introduire de disposition spécifique dans le cadre du présent projet.

2. Stemmingen

Amendement n° 33 van de heer Draps tot weglating van artikel 34 wordt met 17 tegen 1 stem aangenomen.

Amendement n° 49 van de heren Lebrun, Tomas en M. Harmegnies vervalt bijgevolg.

Art. 35

1. Bespreking

De bepalingen van artikel 35 kwamen tijdens de bespreking van artikel 31 al aan bod (vgl. daartoe meer bepaald de punten c) « Recht op een tegenexpertise » en d) « Wie betaalt de bloedproef? »).

Na afloop van die bespreking diende de Regering twee amendementen op artikel 35 in (n°s 79 en 80 — Stuk n° 1062/5).

Als gevolg van de door de Regering voorgestelde wijzigingen wordt amendement n° 34 van de heer Draps c.s. (Stuk n° 1062/3) ingetrokken.

Een ander amendement wordt ingediend door de heren Clerfayt en Lagasse (amendement n° 54). De tekst van dat amendement en de verantwoording zijn opgenomen in stuk n° 1062/3 op blz. 27 en 28.

Bespreking op grond van de amendementen n°s 79 en 80 van de Regering

Amendement n° 80 van de Regering, dat § 2 vervangt, bepaalt dat de kosten van het nemen van het monster en van de bloedanalyse ten laste van de onderzochte persoon komen indien de overtreding bepaald in artikel 34, § 1 en § 2, 1°, bewezen is.

Een lid verbaast zich erover dat naar artikel 34, § 1, verwezen wordt; dat artikel heeft betrekking op een alcoholgehalte tussen 0,22 milligram en 0,35 mg per liter uitgeademde lucht. Voor een dergelijk gehalte mag alleen een bloedanalyse worden uitgevoerd indien men niet kan beschikken over toestellen die een ademanalyse mogelijk maken (dus de twee gevallen die in het voorgestelde artikel 63, § 1, worden bepaald), aangezien het nemen van een bloedmonster op verzoek van de betrokkene en bij wijze van tegenexpertise alleen mogelijk is indien « de ademanalyse die krachtens artikel 59, § 3, wordt bekomen een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft » (§ 1bis van hetzelfde artikel, zoals het in amendement n° 79 van de Regering wordt voorgesteld).

Het ware ontoelaatbaar dat de kosten in dit geval ten laste van de onderzochte persoon zouden komen. Het zou immers betekenen dat die gestraft wordt omdat men niet beschikt over een toestel dat werkt. De toestand verschilt fundamenteel van het nemen van

2. Votes

L'amendement n° 33 de M. Draps supprimant l'article 34 est adopté par 17 voix contre 1.

L'amendement n° 49 de MM. Lebrun, Tomas et M. Harmegnies est dès lors sans objet.

Art. 35

1. Discussion

Les dispositions contenues dans l'article 35 ont déjà fait l'objet d'une discussion lors de l'examen de l'article 31 (voir plus particulièrement les points c) « Droit à une contre-analyse » et d) « Prise en charge des frais de l'analyse sanguine »).

À l'issue de cet examen, deux amendements à l'article 35 ont été déposés par le Gouvernement (n°s 79 et 80 — Doc. n° 1062/5).

À la suite des modifications proposées par le Gouvernement, l'amendement n° 34 de M. Draps et consorts (Doc. n° 1062/3) est retiré.

Un autre amendement est déposé par MM. Clerfayt et Lagasse (amendement n° 54). Cet amendement et sa justification figurent au Doc. n° 1062/3, pp. 27-28.

Discussion sur la base des amendements n°s 79 et 80 du Gouvernement

L'amendement n° 80 du Gouvernement, qui remplace le § 2, dispose que les frais du prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée, si l'infraction prévue à l'article 34, § 1^{er} et § 2, 1°, est établie.

Un membre s'étonne de la référence au § 1^{er} de l'article 34, qui concerne un niveau d'imprégnation alcoolique compris entre 0,22 et 0,35 mg par litre d'air expiré. Or, pour un tel taux, le recours à l'analyse du sang ne peut être dû qu'à l'indisponibilité d'appareils permettant l'analyse de l'haleine (soit les deux cas visés au § 1^{er} de l'article 63 proposé), puisque le prélèvement sanguin à la demande de l'intéressé et à titre de contre-expertise n'est prévu que « si l'analyse de l'haleine obtenue après application de l'article 59, § 3, mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 mg par litre d'air alvéolaire expiré » (§ 1^{er}bis du même article, tel que proposé par l'amendement n° 79 du Gouvernement).

Il serait inadmissible que, dans ce cas, les frais soient à la charge de la personne examinée, car cela équivaldrait à la pénaliser pour l'indisponibilité d'un appareillage en ordre de marche. La situation n'est dès lors pas tout à fait semblable à celle qui se

een bloedmonster als tegenexpertise, op verzoek van de betrokkene zelf.

De Minister merkt op dat het eerder om een theoretisch dan om een praktijkgeval gaat. Logischerwijze worden alleen controles uitgevoerd wanneer het materieel voor die controles beschikbaar is; bovendien moeten de voor de controle aangewezen personen erop toezien dat de apparaten behoorlijk werken.

Toch kon hij met de aangevoerde argumenten instemmen. Bijgevolg besluit de Commissie de tekst van amendement n° 80 van de Regering bij te schaven en worden de woorden « § 1 of » weggelaten.

*
* *

Ook in amendement n° 79 van de Regering wordt een verbetering aangebracht en worden de woorden « bekomen na toepassing van artikel 59, § 3 » tussen het woord « ademanalyse » en de woorden « een alcoholconcentratie » ingevoegd.

2. Stemmingen

Het gewijzigde amendement n° 79 van de Regering wordt met 14 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Het gewijzigde amendement n° 80 van de Regering wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Amendement n° 54 van de heren Clerfayt en Lagasse wordt eenparig verworpen.

Het aldus geamendeerde artikel 35 wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 36

1. Bespreking

Onderhavig artikel voert de verplichting in om in geval van overtreding van artikel 34, § 1, van de wet (alcoholgehalte tussen 0,22 en 0,35 mg/liter uitgeblazen lucht) voor te stellen een som te betalen die gelijk is aan de voor deze overtreding bepaalde minimumboete, vermeerderd met de opdecimen.

De heer De Croo c.s. dient een amendement (n° 15 — Stuk 1062/2) dat de mogelijkheid wil uitsluiten om zware overtredingen door onmiddellijke inzing van een som af te doen.

Hoe zwaar de eruit voortvloeiende administratieve procedure ook moge zijn, de hoofdindieners is de mening toegedaan dat de rechter de overtreding in aanwezigheid van de betichte moet kunnen beoordelen. Indien de zaak administratief wordt afgehandeld, wordt de inbreuk immers als een bagatel afgedaan.

De Minister vraagt dat amendement te verwerpen.

présente lorsque le prélèvement sanguin constitue une contre-expertise, effectuée à la demande de l'intéressé lui-même.

Le Ministre fait observer que le cas soulevé est plus théorique que réel, car il ne devrait logiquement être procédé à des contrôles que lorsque le matériel nécessaire à ces contrôles est disponible; il appartiendra en outre aux responsables de veiller à ce que l'appareillage soit en ordre de marche.

Il se rallie néanmoins à l'argumentation développée. A la suite de ceci, la Commission décide d'apporter une correction à l'amendement n° 80 du Gouvernement, en supprimant les mots « § 1^{er} et ».

*
* *

Une correction est également apportée à l'amendement n° 79 du Gouvernement, par l'insertion des mots « obtenue après application de l'article 59, § 3 » entre « si l'analyse de l'haleine » et « mesure ».

2. Votes

L'amendement n° 79 du Gouvernement, tel que modifié, est adopté par 14 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 80 du Gouvernement, tel que modifié, est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

L'amendement n° 54 de MM. Clerfayt et Lagasse est rejeté à l'unanimité.

L'article 35 tel qu'amendé est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

Art. 36

1. Discussion

Cet article introduit l'obligation de proposer le paiement en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, de la loi (taux d'alcoolémie compris entre 0,22 et 0,35 mg/litre d'air expiré), d'une somme égale à l'amende minimale prévue pour cette infraction, majorée des décimes additionnels.

M. De Croo et consorts introduisent un amendement (n° 15 — Doc. n° 1062/2) visant à supprimer la possibilité d'un règlement par perception immédiate dans le cas des infractions graves.

Quel que soit l'alourdissement de la procédure qui en résulte, l'auteur principal est d'avis qu'il faut laisser au juge la possibilité d'évaluer la gravité de l'infraction en présence du prévenu, au lieu de banaliser l'infraction en réglant l'affaire par voie administrative.

Le Ministre demande le rejet de cet amendement.

2. Stemmingen

Amendement n° 15 van de heer De Croo c.s. wordt met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Artikel 36 wordt met 15 tegen 3 stemmen aangenomen.

Art. 37 en 38

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen.

Ze worden achtereenvolgens met 15 tegen 3 stemmen aangenomen.

Art. 39

1. Bespreking

Er worden twee amendementen voorgesteld.

Amendement n° 35 van de heer Draps c.s. (Stuk n° 1062/3), strekt ertoe het 1° weg te laten. De huidige tekst van de inleidende zin van artikel 1, § 1, van de wet van 2 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt dus behouden.

De hoofddiener vindt het feit dat « de technische reglementering niet uitsluitend betrekking heeft op deze doelstellingen » (memorie van toelichting, blz. 24) geen overtuigend argument om niet langer naar de bevordering van de verkeersveiligheid en van een rationeel energieverbruik te verwijzen.

Het tweede amendement wordt door de heer Hendrick ingediend (amendement n° 75 - Stuk n° 1062/5) en heeft betrekking op het 2°.

In dat amendement verzet de auteur zich tegen het feit dat de Koning tot 10 % van de prijs van de technische controle mag afnemen om daarmee een door Hem aangewezen instelling ter bevordering van de verkeersveiligheid te financieren.

Niettegenstaande hij daartoe niet bij wet gemachtigd is, neemt de Minister van Verkeerswezen nu reeds een percentage van de prijs van de technische controle af. Dat is voor de indiener evenwel nog geen reden om het Parlement ertoe te nopen die onregelmatigheid te bekrachtigen en hem die wettelijke grondslag alsnog te verschaffen. Wat hier wordt toegepast, is een jammerlijk geval van debudgetteringstechniek. Welnu, als de opdracht van een instelling die de verkeersveiligheid moet bevorderen wel degelijk een taak is die de Staat ten deel valt, dan moet die instelling uit de staatsbegroting worden gefinancierd.

De Minister merkt op dat de bestaande toestand het gevolg is van beslissingen die door zijn voorganger werden genomen.

Aangezien is gebleken dat de in 1986 opgerichte VZW « Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid »

2. Votes

L'amendement n° 15 de M. De Croo et consorts est rejeté par 15 voix contre 3.

L'article 36 est adopté par 15 voix contre 3.

Art. 37 et 38

Ces articles n'appellent aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 15 voix contre 3.

Art. 39

1. Discussion

Deux amendements sont proposés.

L'amendement n° 35 de M. Draps et consorts (Doc. n° 1062/3) vise à supprimer le 1°, c'est-à-dire à maintenir le texte actuel de la phrase liminaire de l'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 2 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

L'auteur principal estime peu convaincant de justifier la suppression de la référence à la promotion de la sécurité routière et de l'utilisation rationnelle de l'énergie par le fait que « le règlement technique n'a pas exclusivement trait à ces matières » (Exposé des motifs, p. 24).

Le 2^{ème} amendement est introduit par M. Hendrick (amendement n° 75 - Doc. n° 1062/5). Il porte sur le 2°.

Par cet amendement, l'auteur s'oppose à ce que le Roi soit autorisé à prélever jusqu'à 10 % du prix du contrôle technique, pour financer un organisme désigné par Lui et chargé de promouvoir la sécurité routière.

L'auteur estime que le fait que le Ministre des Communications prélève déjà — sans pourtant en avoir l'habilitation légale — un pourcentage du prix du contrôle technique, n'implique pas que le Parlement doive entériner cette irrégularité en lui donnant aujourd'hui une base légale. Il s'agit en effet d'une regrettable technique de débudgétisation. Or, si la mission de l'organisme chargé de promouvoir la sécurité routière est bien une mission qui incombe à l'Etat, c'est le budget de ce dernier qui doit la financer.

Le Ministre fait observer que la situation actuelle résulte de décisions prises par son prédécesseur.

Etant donné que l'ASBL « Institut belge pour la sécurité routière » créée en 1986 s'est avérée être un

goed functioneert, lijkt het hem verstandig die instelling een duurzame financiering te waarborgen. Met dat doel werd die machtiging gevraagd, zodat de beide erkenningsvoorwaarden die volgens een advies van de Raad van State van 25 april 1988 over een ontwerp van koninklijk besluit ontbreken, in de toekomst uitdrukkelijk in de wet worden vermeld.

De Minister voegt eraan toe dat de Raad van State in zijn advies over artikel 39 van het ontwerp (cf. Stuk n° 1062/1, blz. 42-43) weliswaar een aantal opmerkingen heeft geformuleerd, maar nergens een als fundamenteel te beschouwen bezwaar heeft gemaakt.

In antwoord op de vraag van een lid verklaart de Minister dat de andere bronnen van inkomsten van de VZW de staatsbegroting (via opdrachten die aan het Instituut worden gegeven) en eigen middelen (uit vervulde opdrachten, verkoop van brochures en beschermheerschap) zijn.

Een spreker vreest dat een verhoging van de aan de erkende instellingen voor technische controle opgelegde bijdrage (van 6 % nu naar 10 %) zal leiden tot een verlaging van de door de Staat verstrekte tegemoetkoming.

2. Stemmingen

De amendementen n° 35 (de heer Draps c.s.) en n° 75 (de heer Hendrick) worden achtereenvolgens met 15 tegen 3 stemmen verworpen.

Artikel 39 wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 40

1. Bespreking

De heer Draps c.s. dient drie amendementen in (n°s 36, 37 en 38) die respectievelijk betrekking hebben op de §§ 1, 2 en 3 van het voorgestelde artikel.

De tekst en de verantwoording van voornoemde amendementen is opgenomen in het Stuk n° 1062/3, blz. 16 en 17.

De Minister vraagt de drie voorgestelde amendementen te verwerpen.

Hij verduidelijkt dat amendement n° 36 op § 1, dat uitdrukkelijk wil vermeld zien dat de rechten van de verdediging zullen worden gewaarborgd, overbodig is. Ingeval er over de administratieve maatregelen betwisting ontstaat, kan men zich immers altijd tot de Raad van State wenden.

In verband met § 2 voegt de Minister eraan toe dat de administratieve boeten, die amendement n° 37 wil weglaten, niet zullen worden uitgesproken tegen constructeurs, importeurs of fabrikanten, maar wel tegen de instellingen voor de technische controle.

bon instrument, il paraît judicieux de lui assurer un financement stable. C'est dans ce but qu'une habilitation est demandée, de manière à ce que soient dorénavant explicitement inscrites dans la loi les deux conditions d'agrément dont le Conseil d'Etat a dénoncé l'absence dans un avis du 25 avril 1988 sur un projet d'arrêté royal.

Le Ministre ajoute que, si le Conseil d'Etat a formulé certaines observations dans son avis sur l'article 39 du projet (cf. Doc. n° 1062/1, pp. 42-43), il n'a cependant pas émis d'objection qui puisse être considérée comme fondamentale.

En réponse à une question d'un membre, le Ministre déclare que les autres sources de financement de l'ASBL sont le budget de l'Etat (via les missions commandées à l'Institut) et des ressources propres (résultant des missions remplies, de la vente de brochures, du parrainage).

Un intervenant craint que le fait de porter de 6 % (taux actuel) à 10 % la contribution imposée aux organismes agréés pour le contrôle technique n'entraîne une réduction de l'intervention de l'Etat.

2. Votes

Les amendements n° 35 (M. Draps et consorts) et n° 75 (M. Hendrick) sont successivement rejetés par 15 voix contre 3.

L'article 39 est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

Art. 40

1. Discussion

M. Draps et consorts introduisent trois amendements (n°s 36, 37 et 38) qui portent respectivement sur les §§ 1^{er}, 2 et 3 de l'article proposé.

Le texte et la justification de ces amendements figurent au Doc. n° 1062/3, pp. 16 et 17.

Le Ministre demande le rejet des trois amendements proposés.

Il précise que l'amendement n° 36 au § 1^{er}, qui vise à introduire une référence explicite à la préservation des droits de la défense, est superflu. En cas de contestation des mesures administratives en cause, il sera de toute manière toujours possible de s'adresser au Conseil d'Etat.

A propos du § 2, le Ministre ajoute que les amendes administratives que l'amendement n° 37 vise à supprimer, ne concerneront pas les constructeurs, importateurs ou fabricants, mais bien les organismes chargés du contrôle technique.

2. Stemmingen

De amendementen n^{rs} 36, 37 en 38 van de heer Draps c.s. worden achtereenvolgens met 14 tegen 3 stemmen en 1 onthouding verworpen.

Artikel 40 wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Art. 40bis (nieuw)

1. Bespreking

Er worden twee amendementen ingediend die ertoe strekken een artikel 40bis (nieuw) in te voegen, dat betrekking heeft op de toegelaten snelheid (het snelheidsvraagstuk wordt ook gedeeltelijk behandeld bij de bespreking van amendement n^o 65 van de Regering ter vervanging van artikel 4 — cf. supra).

De heer Winkel is samen met de heer Van Dienderen de auteur van amendement n^o 76 dat ertoe strekt de toegelaten maximumsnelheid zowel op de autosnelwegen als in de agglomeraties te beperken (cf. Stuk n^o 1062/5 — blz. 10). In dat amendement wordt erop gewezen dat het ontwerp geen enkele maatregel bevat om de snelheid nog meer te beperken. De indiener verbaast zich des te meer over het ontbreken van een dergelijke bepaling, omdat de Minister bij het opsommen van de belangrijkste omstandigheden die tot een ongeval kunnen leiden (cf. supra : memorie van toelichting punt 4.6) zelf verklaarde dat 63,5 % van de ongevallen aan overdreven of onaangepaste snelheid zijn te wijten.

Amendement n^o 77 van de heer Hendrick beoogt daarentegen een verhoging van de toegelaten maximumsnelheid (van 120 naar 150 km/u). De indiener vindt de argumenten ongegrond die de heren Winkel en Van Dienderen in amendement n^o 76 hebben aangevoerd om een verlaging van de snelheid op de autosnelwegen te verantwoorden. Vooral de verwijzing naar de statistieken van 1973 geeft volgens hem een vertekend beeld van de situatie, want precies in dat jaar werd over het geheel genomen een geringer aantal kilometers afgelegd, als gevolg van de « autoloze zondagen ».

Een lid vindt de standpunten van beide indieners overdreven. Hij wijst erop dat het probleem van de snelheid veel genuanceerder moet worden aangepakt. Een eventuele hervorming moet volgens hem op volgende beginselen rusten : eerst moet de maximumsnelheid in de agglomeratie tot 50 km/u worden verminderd, maar dan moet de toeziende overheid er wel voor waken dat de gemeenten niet ondoordacht meer borden gaan plaatsen. Vervolgens dient ook een onderscheid te worden gemaakt tussen de autosnelwegen (waar de snelheid eventueel kan worden opgetrokken) en de wegen met vier rijstroken (waar de snelheid tot elke prijs omlaag moet). Voorts moet soepeler met verantwoorde snelheidsaanpassingen kunnen worden omgesprongen, waarbij in welbepaalde

2. Votes

Les amendements n^{rs} 36, 37 et 38 de M. Draps et consorts sont successivement rejetés par 14 voix contre 3 et 1 abstention.

L'article 40 est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

Art. 40bis (nouveau)

1. Discussion

Deux amendements sont introduits, qui visent à insérer un article 40bis (nouveau), relatif aux vitesses autorisées (le problème de la vitesse a également été partiellement examiné dans le cadre de la discussion de l'amendement n^o 65 du Gouvernement remplaçant l'article 4 — voir ci-avant).

M. Winkel, co-auteur avec M. Van Dienderen de l'amendement n^o 76, qui vise à abaisser la vitesse maximale autorisée tant sur autoroute qu'en agglomération (voir Doc. n^o 1062/5, p. 10), relève qu'aucune des dispositions du projet n'a trait à l'abaissement des limitations de vitesse. Il s'étonne d'autant plus de cette omission que dans son relevé des principales circonstances conduisant à l'accident (Voir ci-avant : Exposé introductif, point 4.6), le Ministre a lui-même déclaré que 63,5 % des accidents étaient la conséquence d'une vitesse excessive ou inappropriée.

L'amendement n^o 77 de M. Hendrick vise au contraire à augmenter la vitesse maximale autorisée sur autoroute (de 120 à 150 km/h). L'auteur estime non fondés les arguments repris dans la justification de l'amendement n^o 76 de MM. Winkel et Van Dienderen pour justifier l'abaissement de la vitesse sur autoroute. En particulier, la référence aux statistiques de 1973 lui paraît faussée par la réduction globale du nombre de km parcourus intervenue cette année-là, à la suite de l'instauration de plusieurs « dimanches sans voitures ».

Un membre estime excessifs les points de vues des deux auteurs d'amendements. Il fait remarquer que la vitesse constitue une problématique qui doit être abordée de manière beaucoup plus nuancée. Les grandes lignes sur lesquelles il faudrait procéder à une réforme sont, selon lui : l'abaissement de la vitesse maximale à 50 km/h en agglomération, pour autant que la tutelle veille à ce que les communes ne multiplient pas les panneaux de manière inconsidérée, l'instauration d'un traitement différencié entre autoroutes (où la vitesse pourrait être augmentée) et routes à quatre bandes (où la vitesse doit absolument être abaissée); l'introduction de modulations justifiées par la fixation de limites plus basses dans des circonstances particulières; un placement à la fois rigou-

omstandigheden strengere beperkingen worden opgelegd. Ook het plaatsen van de nodige verkeersborden dient streng te worden geregeld en weloverwogen te gebeuren. Op die manier vermijdt men immers dat de opgelegde beperkingen een te alledaags verschijnsel worden. Een dergelijke actie moet algemeen zijn en dient dan ook in het kader van de Interministeriële Conferentie voor Infrastructuur en Vervoer te worden georganiseerd.

De Minister merkt op dat de « 30 km-zones » de gemeenten nu al de mogelijkheid bieden om in de wijken waar bijzondere maatregelen nodig zijn, een gepast verkeersbeleid te voeren.

2. Stemmingen

Amendement n° 76 van de heren Winkel en Van Dienderen dat voorstelt een artikel 40bis in te voegen, wordt met 17 tegen 1 stem verworpen.

Amendement n° 77 van de heer Hendrick dat voorstelt een artikel 40bis in te voegen, wordt met 16 tegen 1 stem en 1 onthouding verworpen.

Art. 41

1. Bespreking

Artikel 41 stelt dat de Koning voor elke bepaling van deze wet de dag vastlegt waarop ze in werking treedt. Een lid vraagt in dat verband welk tijdschema zal worden gevolgd.

De Minister antwoordt dat voor de bepalingen inzake de bestrijding van het rijden onder invloed nauwelijks uitvoeringsbesluiten nodig zijn. Wel zullen voor de vereiste nieuwe apparatuur de nodige investeringen moeten worden gedaan.

Aan de gegevensbank voor het rijbewijs met punten ten slotte wordt nu al gewerkt, maar het zal nog minstens één jaar duren vooraleer men daarmee klaar is.

2. Stemmingen

Artikel 41 wordt met 15 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt met 14 tegen 3 stemmen en 1 onthouding aangenomen.

De Rapporteur,

M. BARTHOLOMEEUSSEN

De Voorzitter,

E. TOMAS

reux et judicieux des panneaux relatifs à la vitesse, qui permette d'éviter la banalisation des limitations. Une action en ce sens doit être globalisée et dès lors élaborée dans le cadre de la Conférence interministérielle pour l'infrastructure et le transport.

Le Ministre fait observer que l'instauration des « zones 30 » a d'ores et déjà doté les communes d'un instrument leur permettant de mener une politique appropriée dans les quartiers où des mesures spécifiques s'avèrent indiquées.

2. Votes

L'amendement n° 76 de MM. Winkel et Van Dienderen proposant l'insertion d'un article 40bis est rejeté par 17 voix contre 1.

L'amendement n° 77 de M. Hendrick proposant l'insertion d'un article 40bis est rejeté par 16 voix contre 1 et 1 abstention.

Art. 41

1. Discussion

Etant donné que cet article dispose que le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi, un membre demande quel est le calendrier prévu.

Le Ministre répond que les dispositions relatives à la lutte contre l'alcool au volant ne nécessitent guère d'arrêtés d'exécution. Toutefois, des investissements seront nécessaires en ce qui concerne le nouvel appareillage requis.

Enfin, en matière de permis à points, la préparation de la banque de données a d'ores et déjà été entamée, mais cette tâche réclamera encore au moins une année.

2. Votes

L'article 41 est adopté par 15 voix et 3 abstentions.

*
* *

L'ensemble est adopté par 14 voix contre 3 et 1 abstention.

Le Rapporteur,

M. BARTHOLOMEEUSSEN

Le Président,

E. TOMAS

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

HOOFDSTUK I

CHAPITRE I^{er}

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

**Dispositions modificatives de la loi relative à
la police de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968**

Artikel 1

Article 1^{er}

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

Dans l'article 21 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, modifié par la loi du 9 juillet 1976, dans le texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 2

Art. 2

Het opschrift van Hoofdstuk II van Titel III van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

L'intitulé du Chapitre II du Titre III de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« HOOFDSTUK II

« CHAPITRE II

Afgifte en stage »

Délivrance et stage »

Art. 3

Art. 3

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

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

1° § 1, 2° wordt vervangen door de volgende bepaling :

1° le § 1^{er}, 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° geslaagd zijn voor een praktisch examen waarvan de inhoud en de nadere regelen door de Koning worden bepaald »;

« 2° avoir réussi un examen pratique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi »;

2° in § 1, wordt het tweede lid van 3° opgeheven;

2° au § 1^{er}, le deuxième alinéa du 3° est abrogé;

3° in § 1, wordt 4° vervangen door de volgende bepaling :

3° au § 1^{er}, le 4° est remplacé par la disposition suivante :

« 4° geslaagd zijn voor een theoretisch examen waarvan de inhoud en de nadere regelen door de Koning worden bepaald »;

« 4° avoir réussi un examen théorique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi »;

4° een § 3 en een § 4 worden toegevoegd, luidend als volgt :

4° il est ajouté un § 3 et un § 4, rédigés comme suit :

« § 3. De Koning bepaalt de nadere regelen inzake scholing in het besturen van motorvoertuigen.

« § 3. Le Roi détermine les modalités de l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur.

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

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

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

HOOFDSTUK I

CHAPITRE I^{er}

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

**Dispositions modificatives de la loi relative à
la police de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968**

Artikel 1

Article 1^{er}

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

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

Art. 2

Art. 2

Het opschrift van Hoofdstuk II van Titel III van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

L'intitulé du Chapitre II du Titre III de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« HOOFDSTUK II

« CHAPITRE II

Voorwaarden tot verkrijging »

Conditions d'obtention »

Art. 3

Art. 3

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

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

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

1° au § 1^{er}, le deuxième alinéa du 3° est abrogé;

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

2° au même § 1^{er}, le 4° est remplacé par la disposition suivante :

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

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

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

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

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

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

Art. 4

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

« Art. 24. — De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit, gedurende een stageperiode die aanvangt bij de afgifte van het rijbewijs en waarvan Hij de duur bepaalt, bijzondere maatregelen voorschrijven voor de nieuwe houders van een rijbewijs. Gedurende deze periode kan Hij onder meer andere toepassingsregels voorschrijven voor de in artikel 25 voorziene voorschriften. ».

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

Art. 4

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

« Art. 24. — Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prescrire des mesures particulières pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, pendant une période de stage prenant cours à la délivrance du permis de conduire et dont Il fixe la durée. Il peut notamment prévoir, pour cette période, des modalités d'application différentes pour les mesures prévues par l'article 25. ».

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Art. 4 (nieuw)

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

« HOOFDSTUK III

Rijbewijs met punten »

Art. 5 (vroeger art. 4)

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

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

1° de zware overtredingen bedoeld in artikel 29;

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

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

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

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

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

§ 3. De bestuurder die het totaal van zes punten heeft bereikt, moet binnen de door de Koning bepaalde periode een door Hem ingerichte veiligheidscursus volgen; zo niet, wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor een duur van 1 maand.

Wanneer de bestuurder binnen vijf jaar het totaal van zes punten opnieuw bereikt, wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor een duur

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Art. 4 (nouveau)

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

« CHAPITRE III

Permis de conduire à points »

Art. 5 (ancien art. 4)

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

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

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

2° les infractions aux autres dispositions de la présente loi;

3° les infractions à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

4° les infractions aux arrêtés pris en vertu de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que les accessoires de sécurité.

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

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

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

Si le conducteur, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points, le droit de conduire de l'intéressé est suspendu pour une durée de trois

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

Art. 5

Hoofdstuk III van Titel III van dezelfde wet, bevattende artikel 25, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK III

Rijbewijs met punten

Art. 25. — § 1. De Koning kan bij een in Ministeraad overlegd besluit :

1° in de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, een centraal bestand van de in artikel 29 bedoelde zware

Art. 5

Le chapitre III du Titre III de la même loi, comprenant l'article 25, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE III

Permis de conduire à points

Art. 25. — § 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° créer, dans les services relevant du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, un fichier central des infractions commises par les con-

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

van drie maanden; de beëindiging van deze opschorting is bovendien afhankelijk van het volgen van een veiligheidskursus bedoeld in het vorige lid.

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

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

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

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

In het geval dat het totaal van 4 punten wordt bereikt, bestaat de in § 3 bedoelde veiligheidskursus uit een specifieke vorming waarvan de inhoud en de nadere regels door de Koning worden bepaald.

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

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

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

Art. 6 (vroeger art. 5)

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

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

§ 2. Een ieder is gerechtigd alleen omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van het bestand te bekomen, alsmede de verbetering van alle hem betreffende persoonsgegevens die als onjuist worden beschouwd.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

mois; la fin de cette suspension est en outre subordonnée à la participation à un cours de sécurité visé à l'alinéa précédent.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6 (ancien art. 5)

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

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

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

overtredingen aanleggen en van de andere door Hem aangewezen overtredingen van deze wet, van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen en van de besluiten genomen in uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, begaan door bestuurders van motorvoertuigen. Hij bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en schrapping van die overtredingen die het voorwerp uitgemaakt moeten hebben van, hetzij een betaling voorgesteld door het openbaar ministerie, hetzij een betaling wegens overtreding van artikel 34, § 1, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling;

2° aan elke overtreding bedoeld onder 1° een aantal punten toekennen, vastgesteld naar gelang van de zwaarwichtigheid ervan;

3° ten opzichte van de bestuurders die het door Hem bepaalde aantal punten bereikt hebben, preventieve of educatieve maatregelen bepalen evenals een opschorting van het recht tot sturen voor de duur en volgens de nadere regelen die Hij bepaalt; de duur van de opschorting mag evenwel niet meer bedragen dan één jaar.

De in het centraal bestand opgenomen overtredingen worden automatisch uitgewist wanneer een tijd lang en volgens de nadere regels die Hij bepaalt, geen overtreding als bedoeld in het eerste lid is vastgesteld.

§ 2. De gegevens van het centraal bestand bedoeld onder § 1, 1°, zijn alleen toegankelijk voor en mogen slechts gebruikt worden door de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort of zijn gemachtigde, evenals door de gerechtelijke overheden.

Eenieder kan, onder de door de Koning vastgestelde voorwaarden en alleen omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van dit bestand bekomen en de fouten laten rechtzetten ».

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

ducteurs de véhicules à moteur, reprenant les infractions graves visées à l'article 29 ainsi que les infractions, que le Roi désigne, aux autres dispositions de la présente loi, à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et aux arrêtés pris en vertu de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Il détermine les modalités d'inscription et de radiation de ces infractions, qui doivent avoir fait l'objet soit d'un paiement proposé par le ministère public, soit d'un paiement du chef d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, soit d'une condamnation passée en force de chose jugée;

2° attribuer à chaque infraction visée au 1° un nombre de points déterminé en fonction de sa gravité;

3° déterminer, à l'égard des conducteurs qui atteignent le nombre de points fixé par Lui, des mesures préventives ou éducatives ainsi qu'une suspension du droit de conduire pour la durée et selon les modalités qu'Il détermine; la durée de la suspension ne peut toutefois excéder un an.

Les infractions mentionnées au fichier central sont automatiquement effacées lorsque, pendant une période et selon les modalités déterminées par Lui, aucune infraction visée à l'alinéa 1^{er} n'a été constatée.

§ 2. Les données du fichier central visé au § 1^{er}, 1°, ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ou son délégué, ainsi que par les autorités judiciaires.

Toute personne peut, aux conditions déterminées par le Roi et uniquement pour les données qui la concernent, obtenir un extrait de ce fichier et en faire rectifier les erreurs ».

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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

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

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

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

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

In die kennisgeving worden vermeld :

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

2° de persoonsgegevens die betrekking hebben op de bestuurder;

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

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

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

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

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

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

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

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

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

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

Cette information doit mentionner :

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

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

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

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

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

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE**Art. 6**

Het opschrift van Hoofdstuk IV van Titel III van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK IV**Bijzondere regels****Art. 7**

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

Art. 8

In artikel 29, derde lid van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 9

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

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

1° een motorvoertuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig, of van het als zodanig geldend bewijs;

2° een motorvoertuig bestuurt terwijl het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig of het als zodanig geldend bewijs, hem met toepassing van artikel 55 is ontnomen;

3° een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs of van een als zodanig geldend bewijs te bekomen; in dit geval wordt het verkregen document in beslag genomen en de verbeurdverklaring ervan wordt uitgesproken in geval van veroordeling;

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

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION**Art. 6**

L'intitulé du Chapitre IV du Titre III de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE IV**Règles particulières****Art. 7**

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

Art. 8

A l'article 29, alinéa 3, de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 9

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

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

1° conduit un véhicule à moteur sans être titulaire du permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou du titre qui en tient lieu;

2° conduit un véhicule à moteur alors que le permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou le titre qui en tient lieu lui a été retiré par application de l'article 55;

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

4° conduit un véhicule à moteur alors qu'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 23, § 1^{er}, 3°, ou qu'il n'a pas satisfait à l'examen médical imposé par le Roi dans les cas qu'il détermine.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION****Art. 7 (vroeger art. 6)**

Het opschrift van Hoofdstuk IV van Titel III van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK IV**Bijzondere regels »****Art. 8 (vroeger art. 7)**

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

Art. 9

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

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

1° een motorvoertuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig, of van het als zodanig geldend bewijs;

2° een motorvoertuig bestuurt terwijl het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig of het als zodanig geldend bewijs, hem met toepassing van artikel 55 is ontnomen;

3° een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs of van een als zodanig geldend bewijs te bekomen; in dit geval wordt het verkregen document in beslag genomen en de verbeurdverklaring ervan wordt uitgesproken in geval van veroordeling;

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

Art. 7 (ancien art. 6)

L'intitulé du Chapitre IV du Titre III de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE IV**Règles particulières »****Art. 8 (ancien art. 7)**

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

Art. 9

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

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

1° conduit un véhicule à moteur sans être titulaire du permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou du titre qui en tient lieu;

2° conduit un véhicule à moteur alors que le permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou le titre qui en tient lieu lui a été retiré par application de l'article 55;

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

4° conduit un véhicule à moteur alors qu'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 23, § 1^{er}, 3°, ou qu'il n'a pas satisfait à l'examen médical imposé par le Roi dans les cas qu'il détermine.

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

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

1° een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 23, § 3, ofwel als bestuurder, ofwel als persoon die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

2° met het oog op de scholing in het sturen, een persoon begeleidt die in overtreding is met de bepalingen van 1°;

3° een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 24 ».

Art. 10

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

1° in het eerste lid van de Franse tekst worden de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur »;

2° in lid 2 worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 11

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

Art. 12

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

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

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

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

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

1° a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 23, § 3, soit comme conducteur, soit comme personne accompagnant un conducteur en vue de l'apprentissage;

2° accompagne, en vue de l'apprentissage de la conduite, une personne en infraction aux dispositions du 1°;

3° a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 24 ».

Art. 10

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

1° à l'alinéa 1^{er} du texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur »;

2° à l'alinéa 2, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 11

A l'article 32 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, dans le texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 12

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

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

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

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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

1° een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 23, § 3, hetzij als bestuurder, hetzij als persoon die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

2° met het oog op de scholing in het sturen, een persoon begeleidt die in overtreding is met de bepalingen van 1°; »

Art. 10

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

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

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

Art. 11

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

Art. 12

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

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

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

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

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

1° a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 23, § 3, soit comme conducteur, soit comme personne accompagnant un conducteur en vue de l'apprentissage;

2° accompagne, en vue de l'apprentissage de la conduite, une personne en infraction aux dispositions du 1°; »

Art. 10

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

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « articles 30, 34, 2°, et 48 » sont remplacés par les mots « articles 30, 34, § 2, 2°, et 48 »;

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

Art. 11

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

Art. 12

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

1° au § 1^{er}, les mots « de huit jours à deux mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs »;

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE**Art. 13**

Het opschrift van Hoofdstuk V van titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

« HOOFDSTUK V**Alcoholopname en dronkenschap »****Art. 14**

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

« Art. 34. — § 1. Met gevangenisstraf van één dag tot één maand en met geldboete van 25 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijder geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed.

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

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

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

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

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

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION**Art. 13**

L'intitulé du Chapitre V du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE V**Imprégnation alcoolique et ivresse »****Art. 14**

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

« Art. 34. — § 1^{er}. Est puni d'un emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 25 francs à 500 Francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieur à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme.

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

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

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

3° quiconque s'est refusé au test de l'haleine prévu à l'article 59 ou à l'analyse de l'haleine, prévue aux articles 59 et 60, ou, sans motif légitime, au prélèvement sanguin prévu à l'article 63;

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

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Art. 13

Het opschrift van Hoofdstuk V van Titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

« HOOFDSTUK V

Alcoholopname en dronkenschap »

Art. 14

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

« Art. 34. — § 1. Met geldboete van 25 frank tot 500 frank wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed.

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

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

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

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

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

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Art. 13

L'intitulé du Chapitre V du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE V

Imprégnation alcoolique et ivresse »

Art. 14

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

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

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

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

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

3° quiconque s'est refusé au test de l'haleine ou à l'analyse de l'haleine, prévus aux articles 59 et 60, ou, sans motif légitime, au prélèvement sanguin prévu à l'article 63, § 1^{er};

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

Art. 15

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

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

Art. 16

Artikel 36 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 34 of artikel 35 de bepaling van artikel 34, § 1 binnen drie jaar opnieuw overtreedt.

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

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

Art. 17

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

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

1° hij die een persoon waarvan men redelijkerwijze kan vermoeden dat hij in overtreding is met artikel 34, § 2, 1° of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, aanzet of uitdaagt tot het besturen van een voertuig, het geleiden van een rijder of tot het begeleiden met het oog op de scholing;

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

Art. 15

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

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

Art. 16

L'article 36 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, après une condamnation par application de l'article 34 ou de l'article 35 commit, dans les trois années, une nouvelle infraction à la disposition de l'article 34, § 1^{er}.

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

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

Art. 17

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

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

1° quiconque incite ou provoque à conduire un véhicule ou une monture ou à accompagner en vue de l'apprentissage, une personne dont on peut raisonnablement présumer qu'elle est en infraction à l'article 34, § 2, 1° ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35;

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Art. 15

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

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

Art. 16

Artikel 36 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

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

Art. 17

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

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

1° hij die een persoon, die duidelijke tekens van strafbare alcoholopname vertoont of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, aanzet of uitdaagt tot het besturen van een voertuig of een rijdier of tot het begeleiden met het oog op de scholing;

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Art. 15

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

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

Art. 16

L'article 36 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

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

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

Art. 17

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

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

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

2° hij die aan een persoon waarvan men redelijkerwijze kan vermoeden dat hij in overtreding is met artikel 34, § 2, 1° of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, een voertuig toevertrouwt om te besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijder toevertrouwt ».

Art. 18

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

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

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

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

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

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

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

De vervallenverklaringen uitgesproken krachtens deze paragraaf bedragen ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar; zij kunnen evenwel uitgesproken worden voor een periode van meer dan vijf jaar of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar vóór de overtreding bedoeld in 5°, veroordeeld is wegens dezelfde overtreding.

§ 2. De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken, voor een duur van acht dagen of meer, of voorgoed :

1° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 1, 34, § 2 of 35 en binnen drie jaar vóór de overtreding, de schuldige veroordeeld is wegens die overtredingen.

2° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 2 of 48, 1°.

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

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

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

2° quiconque confie un véhicule en vue de la conduite ou en vue de l'accompagnement pour l'apprentissage, ou une monture, à une personne dont on peut raisonnablement présumer qu'elle est en infraction à l'article 34, § 2, 1° ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35 ».

Art. 18

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

« Art. 38. — § 1^{er}. Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur :

1° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2, ou 35;

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

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

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

5° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 30, § 1^{er}, ou 48, 2°;

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

§ 2. Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée de huit jours ou plus, ou à titre définitif :

1° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2 ou 35 et que dans les trois années précédant l'infraction, le coupable a déjà encouru une condamnation du chef de ces infractions.

2° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 2 ou 48, 1°.

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

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

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

2° hij die aan een persoon, die duidelijke tekens van strafbare alcoholopname vertoont of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, een voertuig toevertrouwt om te besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijder toevertrouwt ».

Art. 18

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

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

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

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

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

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

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

De vervallenverklaringen uitgesproken krachtens deze paragraaf bedragen ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar; zij kunnen evenwel uitgesproken worden voor een periode van meer dan vijf jaar of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar vóór de overtredingen bedoeld in 1° en 5°, veroordeeld is wegens een van deze overtredingen.

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

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

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

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

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

Art. 18

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

« Art. 38. — § 1^{er}. Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur :

1° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2, ou 35;

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

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

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

5° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 30, § 1^{er}, ou 48, 2°;

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

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

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

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

De rechter moet het geneeskundig onderzoek bedoeld in deze paragraaf, opleggen indien de schuldige een tweede maal veroordeeld wordt wegens overtreding van de artikelen 34, § 2 of 35 binnen een termijn van drie jaar.

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

Art. 19

Artikel 40 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 40. — De Koning bepaalt volgens welke regels de vervallenverklaringen die als straf zijn uitgesproken ingaan alsmede de nadere regels voor het uitvoeren van die vervallenverklaringen. »

Art. 20

Artikel 41 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 21

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

Art. 22

Artikel 44 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

Art. 23.

Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

Le juge doit imposer l'examen médical visé au présent paragraphe lorsque le coupable encourt une deuxième condamnation du chef d'infraction aux articles 34, § 2 ou 35 dans un délai de trois ans.

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

Art. 19

L'article 40 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 40. — Le roi détermine les règles selon lesquelles les déchéances prononcées à titre de peine prennent cours et les modalités d'exécution de ces déchéances. ».

Art. 20

L'article 41 de la même loi est abrogé.

Art. 21

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

Art. 22

L'article 44 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

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

Art. 23

L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

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

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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

Art. 19 (vroeger art. 20)

Artikel 41 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 20 (vroeger art. 21)

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

Art. 21 (vroeger art. 22)

Artikel 44 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

Art. 22 (vroeger art. 23)

Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

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

Art. 19 (ancien art. 20)

L'article 41 de la même loi est abrogé.

Art. 20 (ancien art. 21)

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

Art. 21 (ancien art. 22)

L'article 44 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

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

Art. 22 (ancien art. 23)

L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

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

Art. 24

Artikel 46 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 25

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

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

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

« 1° een motorvoertuig bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, spijs het tegen hem uitgesproken verval of de opschorting van het recht tot sturen opgelegd overeenkomstig artikel 25 § 1, 3° ».

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

Art. 26

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

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

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

Art. 24

L'article 46 de la même loi est abrogé.

Art. 25

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

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

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

« 1° conduit un véhicule à moteur ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage en dépit de la déchéance prononcée contre lui ou de la suspension du droit de conduire imposée conformément à l'art. 25, § 1^{er}, 3° ».

3° au 2°, dans le texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 26

À l'article 51, 2° de la même loi les mots « article 38, § 2 » sont remplacés par les mots « article 38, § 1^{er}, 5° ou § 2, du chef d'infraction à l'article 48, 1° ».

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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

Art. 23 (vroeger art. 24)

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

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

Art. 24 (vroeger art. 25)

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

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

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

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

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

Art. 25 (nieuw)

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

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

Art. 26

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

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

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

Art. 23 (ancien art. 24)

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

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

Art. 24 (ancien art. 25)

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

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

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

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

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

Art. 25 (nouveau)

L'article 49, 1^{er} alinea, de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

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

Art. 26

A l'article 51, 2° de la même loi, les mots « article 38, § 2 » sont remplacés par les mots « article 38, § 1^{er}, 5° ou § 2, du chef d'infraction à l'article 48, 1° ».

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

Art. 27

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De bestuurder of de persoon die begeleidt, bedoeld in de bepalingen van lid 1, 1° of in lid 2, is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de politie of van de rijkswacht, na vordering van het openbaar ministerie dat de intrekking heeft bevolen. Doet hij dit niet, dan mag dit openbaar ministerie het in beslag nemen van het document bevelen »

Art. 28

Artikel 56 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

Art. 27

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

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

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

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

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

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

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

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

Le retrait immédiat est ordonné soit par le procureur du Roi, soit par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du Conseil de Guerre. Il ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la Cour d'Appel ou par l'auditeur général près la Cour Militaire lorsque les faits sont de la compétence d'une de ces Cours.

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

Art. 28

L'article 56 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante :

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Art. 27

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

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

1° in de gevallen bedoeld in artikel 60, §§ 3 en 4 ;
2° indien de bestuurder de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken ;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 28

Artikel 56 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Art. 27

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

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

1° dans les cas visés à l'article 60, §§ 3 et 4 ;
2° si le conducteur a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles ;

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

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

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

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

Le retrait immédiat est ordonné par le procureur du Roi, ou par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du Conseil de Guerre. Il ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la Cour d'Appel ou par l'auditeur général près la Cour Militaire lorsque les faits sont de la compétence d'une de ces Cours.

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

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

Art. 28

L'article 56 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante :

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

« Art. 56. — Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden.

Het moet worden teruggegeven ;

1° na 15 dagen, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord ; deze beslissing kan eenmaal of meermalen hernieuwd worden ;

2° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt ;

3° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat ».

Art. 29

In artikel 58, lid 2, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 30

Het opschrift van Hoofdstuk IX van Titel IV van dezelfde wet, wordt vervangen door het volgende opschrift :

« HOOFDSTUK IX

Alcoholopname : ademtest, ademanalyse en tijdelijk verbod tot sturen ».

Art. 31

Artikel 59 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 59. — § 1. De officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings en van de krijgsauditeur, het personeel van de rijkswacht alsook de ambtenaren en beambten van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft :

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

« Art. 56. — Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire.

Il est obligatoirement restitué :

1° après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours l'intéressé ou son conseil étant à sa demande préalablement entendu ; cette décision peut être renouvelée une ou plusieurs fois ;

2° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire ;

3° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire ».

Art. 29

A l'article 58, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 30

L'intitulé du Chapitre IX du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE IX

Imprégnation alcoolique : test de l'haleine, analyse de l'haleine et interdiction temporaire de conduire ».

Art. 31

L'article 59 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 59. — § 1^{er}. Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi et de l'auditeur militaire, le personnel de la gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré :

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

« Art. 56. — Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden.

Het moet worden teruggegeven ;

1° na 15 dagen, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord ; deze beslissing kan eenmaal hernieuwd worden ;

2° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt ;

3° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat ».

Art. 29 (vroeger art. 30)

Het opschrift van Hoofdstuk IX van Titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

« HOOFDSTUK IX

Alcoholopname : ademtest, ademanalyse en tijdelijk verbod tot sturen ».

Art. 30 (vroeger art. 31)

Artikel 59 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 59. — § 1. De officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings en van de krijgsauditeur, het personeel van de rijkswacht alsook de ambtenaren en beambten van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft :

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

« Art. 56. — Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire.

Il est obligatoirement restitué :

1° après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours, l'intéressé ou son conseil étant à sa demande préalablement entendu ; cette décision peut être renouvelée une fois ;

2° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire ;

3° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire ».

Art. 29 (ancien art. 30)

L'intitulé du Chapitre IX du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE IX

Imprégnation alcoolique : test de l'haleine, analyse de l'haleine et interdiction temporaire de conduire ».

Art. 30 (ancien art. 31)

L'article 59 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 59. — § 1^{er}. Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi et de l'auditeur militaire, le personnel de la gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré :

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

1° aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is;

2° aan ieder die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

3° aan ieder die aanstalten maakt om op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen.

§ 2. De overheidsagenten bedoeld in § 1, kunnen in dezelfde omstandigheden, zonder voorafgaande ademtest, een ademanalyse opleggen, die erin bestaat te blazen in een toestel dat de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 3. Op verzoek van de persoon aan wie een ademanalyse wordt opgelegd, moeten er twee opeenvolgende analyses worden uitgevoerd waarbij het verschil van de resultaten niet meer mag bedragen dan de door de Koning bepaalde nauwkeurigheidsvorschriften waaraan de toestellen gebruikt voor de ademanalyse moeten voldoen; bij eventueel verschillend resultaat wordt de laagste meting in aanmerking genomen.

§ 4. De toestellen gebruikt voor de ademtest en voor de ademanalyse moeten gehomologeerd zijn, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning die bovendien de bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kan vaststellen. »

Art. 32

Artikel 60 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 60. — § 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van meer dan 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 2. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of het geleiden van een rijdier is verboden aan iedere persoon die een voertuig bestuurde of een rijdier geleidde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van drie uren te rekenen vanaf de vaststelling;

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

1° à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;

2° à toute personne qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;

3° à toute personne qui, dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture.

§ 2. Les agents de l'autorité visés au § 1^{er} peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

§ 3. A la demande de la personne à laquelle une analyse de l'haleine est imposée, il doit être procédé à deux analyses successives dont la différence entre les résultats ne peut pas être supérieure aux prescriptions arrêtées par le Roi et relatives aux précisions auxquelles doivent répondre les appareils utilisés pour l'analyse de l'haleine; il est tenu compte, en cas de différence éventuelle de résultat, de la mesure la plus basse.

§ 4. Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation, conformément aux dispositions arrêtées par le Roi, qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation de ces appareils. »

Art. 32

L'article 60 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 60. — § 1^{er}. Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 2. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de trois heures à compter de la constatation;

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

1° aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is;

2° aan ieder die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

3° aan ieder die aanstalten maakt om op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen.

§ 2. De overheidsagenten bedoeld in § 1 kunnen in dezelfde omstandigheden, zonder voorafgaande ademtest, een ademanalyse opleggen, die erin bestaat te blazen in een toestel dat de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 3. Op verzoek van de in § 1, 1° en 2°, bedoelde personen aan wie een ademanalyse werd opgelegd, wordt onmiddellijk een tweede analyse uitgevoerd en, indien het verschil tussen deze twee resultaten meer bedraagt dan de door de Koning bepaalde nauwkeurigheidsvoorschriften, een derde analyse.

Indien het eventuele verschil tussen twee van deze resultaten niet meer bedraagt dan de hierboven bepaalde nauwkeurigheidsvoorschriften, wordt het laagste resultaat in aanmerking genomen.

Indien het verschil groter is, wordt de ademanalyse als niet uitgevoerd beschouwd.

§ 4. De toestellen gebruikt voor de ademtest en voor de ademanalyse moeten gehomologeerd zijn, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning die bovendien bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kan vaststellen. »

Art. 31 (vroeger art. 32)

Artikel 60 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 60. — § 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste dan 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 2. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of een rijdier is verboden aan iedere persoon die een voertuig of een rijdier bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van drie uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

1° à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;

2° à toute personne qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;

3° à toute personne qui, dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture.

§ 2. Les agents de l'autorité visés au § 1^{er} peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

§ 3. A la demande des personnes visées au § 1^{er}, 1° et 2°, à qui une analyse de l'haleine a été imposée, il est procédé immédiatement à une deuxième analyse et, si la différence entre ces deux résultats est supérieure aux prescriptions en matière de précision arrêtées par le Roi, à une troisième analyse.

Si la différence éventuelle entre deux de ces résultats n'est pas supérieure aux prescriptions en matière de précision ci-avant, il est tenu compte du résultat le plus bas.

Si la différence est supérieure, il est considéré qu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine.

§ 4. Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation, conformément aux dispositions arrêtées par le Roi, qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation de ces appareils. »

Art. 31 (ancien art. 32)

L'article 60 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 60. — § 1^{er}. Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 2. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de trois heures à compter de la constatation :

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft;

§ 3. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of het geleiden van een rijdier is verboden aan iedere persoon die een voertuig bestuurde of een rijdier geleidde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van zes uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet;

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

3° ingeval van weigering van de ademtest of van de ademanalyse;

§ 4. Wanneer, wegens een andere reden dan de weigering, noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2 of in de toestand bedoeld in artikel 35, dan is het hem verboden voor de duur van zes uren, te rekenen vanaf de vaststelling, op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen of een bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing.

§ 5. Vooraleer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw een voertuig of een rijdier op een openbare plaats te besturen of de bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing, wordt hem, in de gevallen bedoeld onder de §§ 3 en 4, een nieuwe ademanalyse opgelegd.

In het geval deze ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of in geval van weigering zich hieraan te onderwerpen, wordt het verbod tot sturen of tot begeleiden verlengd met één periode van zes uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of de weigering.

In het geval evenwel deze ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht wordt het verbod tot sturen of begeleiden verlengd met een periode van drie uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse.

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

2° lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme;

§ 3. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de six heures à compter de la constatation :

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

2° lorsqu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

3° en cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine;

§ 4. Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2 ou dans l'état visé à l'article 35, il lui est interdit, pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un véhicule ou une monture dans un lieu public ou d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage.

§ 5. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un véhicule ou une monture dans un lieu public ou à accompagner le conducteur en vue de l'apprentissage, une nouvelle analyse de l'haleine lui est imposée dans les cas visés aux §§ 3 et 4.

Au cas où celle-ci mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, ou en cas de refus de s'y soumettre, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de six heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du refus.

Toutefois au cas où l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 3. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of van een rijdier is verboden aan iedere persoon die een voertuig of een rijdier bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van zes uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet;

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

3° ingeval van weigering van de ademtest of van de ademanalyse;

§ 4. Wanneer, wegens een andere reden dan de weigering, noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2 of in de toestand bedoeld in artikel 35, dan is het hem verboden voor de duur van zes uren, te rekenen vanaf de vaststelling, op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen of een bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing.

§ 5. Vooraleer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw een voertuig of een rijdier op een openbare plaats te besturen of de bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing, wordt hem, in de gevallen bedoeld onder de §§ 3 en 4, een nieuwe ademanalyse of ademtest opgelegd.

In het geval deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of in geval van weigering zich hieraan te onderwerpen, wordt het verbod tot sturen of tot begeleiden verlengd met een periode van zes uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of de ademtest of de weigering.

In het geval evenwel deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht wordt het verbod tot sturen of begeleiden verlengd met een periode van drie uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of ademtest.

De artikelen 59, § 3 en 63 zijn niet van toepassing.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

2° lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme.

§ 3. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de six heures à compter de la constatation :

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

2° lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

3° en cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine.

§ 4. Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2 ou dans l'état visé à l'article 35, il lui est interdit, pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un véhicule ou une monture dans un lieu public ou d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage.

§ 5. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un véhicule ou une monture dans un lieu public ou à accompagner le conducteur en vue de l'apprentissage, une nouvelle analyse de l'haleine ou un nouveau test de l'haleine lui est imposée dans les cas visés aux §§ 3 et 4.

Au cas où cette analyse de l'haleine ou ce test de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, ou en cas de refus de s'y soumettre, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de six heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test de l'haleine ou du refus.

Toutefois au cas où l'analyse de l'haleine ou le test de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test de l'haleine.

Les articles 59, § 3 et 63 ne sont pas d'application.

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

§ 6. De bepalingen van dit artikel doen geen afbreuk aan de toepassing van andere wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de openbare dronkenschap.

§ 7. De overheidsagenten bedoeld in artikel 59, § 1, zijn belast met de toepassing van dit artikel. »

Art. 33

Artikel 61 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Na het verstrijken van de in artikel 60 bedoelde termijn wordt het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs niet teruggegeven indien artikel 55 wordt toegepast. »

Art. 34

In artikel 62 van dezelfde wet, worden het eerste en het tweede lid vervangen door de volgende bepalingen :

« De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en van de ter uitvoering daarvan uitgevaardigde besluiten, stellen de overtredingen van deze bepalingen vast door processen-verbaal die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen.

Die vaststellingen mogen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen, zoals foto's, die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden.

Deze toestellen mogen slechts worden aangewend volgens de nadere regels die door de Koning worden bepaald.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de overtreder gezonden binnen de acht dagen na de vaststelling.

Art. 35

Artikel 63 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 63 — § 1. De in artikel 59, § 1, bedoelde overheidsagenten moeten de in 1° en 2° van dezelfde paragraaf bedoelde personen verplichten een bloedmonster te laten nemen door een daartoe opgevorderde geneesheer :

1° in het geval de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht en een ademanalyse niet uitgevoerd kan worden;

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

§ 6. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions légales relatives à la répression de l'ivresse publique.

§ 7. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, sont chargés de l'application du présent article. »

Art. 33

L'article 61 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est complété par l'alinéa suivant :

« A l'expiration du délai visé à l'article 60, le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu n'est pas restitué lorsqu'il est fait application de l'article 55. »

Art. 34

Dans l'article 62 de la même loi, les alinéas 1^{er} et 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions à ces dispositions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire.

Ces constatations peuvent, même si le verbalisant n'était pas présent sur les lieux de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels, tels que des photographies, fournis par des appareils fonctionnant automatiquement.

Ces appareils ne peuvent être utilisés que conformément aux modalités fixées par le Roi.

Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les huit jours de la constatation.

Art. 35

L'article 63 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 63 — § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, doivent imposer aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet :

1° au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 mg et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION**

§ 6. De bepalingen van dit artikel doen geen afbreuk aan de toepassing van andere wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de openbare dronkenschap.

§ 7. De overheidsagenten bedoeld in artikel 59, § 1, zijn belast met de toepassing van dit artikel. »

Art. 32 (vroeger art. 33)

Artikel 61 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Na het verstrijken van de in artikel 60 bedoelde termijn wordt het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs niet teruggegeven indien artikel 55 wordt toegepast. »

§ 6. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions légales relatives à la répression de l'ivresse publique.

§ 7. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, sont chargés de l'application du présent article. »

Art. 32 (ancien art. 33)

L'article 61 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est complété par l'alinéa suivant :

« A l'expiration du délai visé à l'article 60, le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu n'est pas restitué lorsqu'il est fait application de l'article 55. »

Art. 33 (vroeger art. 35)

Art. 33 (ancien art. 35)

Artikel 63 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 63 — § 1. De in artikel 59, § 1 bedoelde overheidsagenten moeten de in 1° en 2° van dezelfde paragraaf bedoelde personen verplichten een bloedmonster te laten nemen door een daartoe opgevorderde geneesheer :

1° in het geval de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram aangeeft per liter uitgedemde alveolaire lucht en een ademanalyse niet uitgevoerd kan worden;

L'article 63 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 63 — § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, doivent imposer aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet :

1° au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 mg et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

2° in het geval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden en betrokkene zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2, of in de toestand bedoeld in artikel 35.

§ 2. De kosten van het nemen van het monster en van de bloedanalyse komen ten laste van de onderzochte persoon, indien de overtreding bepaald in artikel 34, § 2, bewezen is. »

Art. 36

In artikel 65, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« In geval van overtreding van artikel 34, § 1, is het voorstel tot inning van een som volgens dezelfde voorwaarden verplicht. »

2° het tweede lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« Evenwel, in geval van overtreding van artikel 34, § 1, is deze som gelijk aan de voor deze overtreding bepaalde minimumboete, vermeerderd met de opdelciemen. »

Art. 37

Artikel 68 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 68. — De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze wet alsmede van de ter uitvoering van deze wet vastgestelde besluiten, verjaart door verloop van een jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan; deze termijn bedraagt evenwel drie jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan voor overtredingen van artikel 30, § 1, 33, 34, § 2 en 35. »

Art. 38

In dezelfde wet wordt een titel VI ingevoegd die het artikel 69 omvat en als volgt luidt :

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

2° au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2, ou dans l'état visé à l'article 35.

§ 2. Les frais du prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée si l'infraction prévue à l'article 34, § 2, est établie. »

Art. 36

A l'article 65, § 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 1^{er} est complété par la disposition suivante :

« En cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, la proposition de paiement d'une somme est obligatoire selon les mêmes conditions. »

2° l'alinéa 2 est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, cette somme est égale à l'amende minimale prévue pour cette infraction, majorée des décimes additionnels. »

Art. 37

L'article 68 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 68. — L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise; ce délai est toutefois de trois ans, à dater du jour où l'infraction a été commise, pour les infractions aux articles 30, § 1^{er}, 33, 34, § 2 et 35. »

Art. 38

Un titre VI, comprenant l'article 69, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

2° in het geval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden en betrokkene zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2, of in de toestand bedoeld in artikel 35.

§ 2. De in artikel 59, § 1 bedoelde overheidsagenten moeten op verzoek van de personen bedoeld in 1° en 2° van dezelfde paragraaf en bij wijze van tegenexpertise een bloedmonster laten nemen van deze personen door een daartoe opgevorderde geneesheer, indien de ademanalyse, bekomen na toepassing van artikel 59, § 3 een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet.

« § 3. De kosten van het nemen van het monster en van de bloedanalyse komen ten laste van de onderzochte persoon, indien de overtreding bepaald in artikel 34, § 2, 1°, bewezen is ».

Art. 34 (vroeger art. 36)

In artikel 65, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« In geval van overtreding van artikel 34, § 1, is het voorstel tot inning van een som volgens dezelfde voorwaarden verplicht. »

2° het tweede lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« Evenwel, in geval van overtreding van artikel 34, § 1, is deze som gelijk aan de voor deze overtreding bepaalde minimumboete, vermeerderd met de opdecimen. »

Art. 35 (vroeger art. 37)

Artikel 68 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 68. — De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze wet alsmede van de ter uitvoering ervan vastgestelde besluiten, verjaart door verloop van een jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan; deze termijn bedraagt evenwel drie jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan voor overtredingen van artikel 30, § 1, 33, 34, § 2 en 35. »

Art. 36 (vroeger art. 38)

In dezelfde wet wordt een titel VI toegevoegd die het artikel 69 omvat en als volgt luidt :

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

2° au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2, ou dans l'état visé à l'article 35.

§ 2. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er} font subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, à la demande de celles-ci et à titre de contre-expertise, si l'analyse de l'haleine obtenue après application de l'article 59, § 3 mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

« § 3. Les frais du prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée si l'infraction prévue à l'article 34, § 2, 1°, est établie ».

Art. 34 (ancien art. 36)

A l'article 65, § 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 1^{er} est complété par la disposition suivante :

« En cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, la proposition de paiement d'une somme est obligatoire selon les mêmes conditions. »

2° l'alinéa 2 est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, cette somme est égale à l'amende minimale prévue pour cette infraction, majorée des décimes additionnels. »

Art. 35 (ancien art. 37)

L'article 68 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 68. — L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise; ce délai est toutefois de trois ans, à dater du jour où l'infraction a été commise, pour les infractions aux articles 30, § 1^{er}, 33, 34, § 2 et 35. »

Art. 36 (ancien art. 38)

Un titre VI, comprenant l'article 69, rédigé comme suit, est ajouté à la même loi :

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

« TITEL VI

« TITRE VI

Allerlei bepalingen

Dispositions diverses

Art. 69

Art. 69

De Koning bepaalt de nadere regels inzake schraping van de vermeldingen betreffende de vervallen-verklaringen van het recht tot sturen die, krachtens vroegere wettelijke bepalingen, voorkomen op de identiteitskaarten, op de als zodanig geldende bewijzen alsook op de rijbewijzen. »

Le Roi règle les modalités de radiation des mentions relatives aux déchéances du droit de conduire qui, en vertu de dispositions légales antérieures, figurent sur les cartes d'identité, les titres qui en tiennent lieu ainsi que les permis de conduire. »

HOOFDSTUK II

CHAPITRE II

Bepalingen tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Dispositions modificatives de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Art. 39

Art. 39

In artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A l'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que des accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes :

1° de inleidende volzin wordt vervangen door de volgende bepaling :

1° la phrase liminaire est remplacée par la disposition suivante :

« § 1. De Koning bepaalt : »;

« § 1^{er}. Le Roi arrête : »;

2° het tweede lid wordt vervangen door de volgende bepaling :

2° l'alinéa 2 est remplacé par l'aliné suivant :

« Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren en op hun bijdrage tot de financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instellingen zijn toevertrouwd. »

« Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'ensemble du territoire et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes. »

Art. 40

Art. 40

Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

« TITEL VI

Allerlei bepalingen

Art. 69

De Koning bepaalt de nadere regels inzake schraping van de vermeldingen betreffende de vervallen-verklaringen van het recht tot sturen die, krachtens vroegere wettelijke bepalingen, voorkomen op de identiteitskaarten, op de als zodanig geldende bewijzen alsook op de rijbewijzen. »

HOOFDSTUK II

Bepalingen tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Art. 37 (vroeger art. 39)

In artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de inleidende volzin wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 1. De Koning bepaalt : »;

2° het tweede lid van dezelfde § 1 wordt vervangen door het volgend lid :

« Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren en op hun bijdrage tot de financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instellingen zijn toevertrouwd. »

Art. 38 (vroeger art. 40)

Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

« TITRE VI

Dispositions diverses

Art. 69

Le Roi règle les modalités de radiation des mentions relatives aux déchéances du droit de conduire qui, en vertu de dispositions légales antérieures, figurent sur les cartes d'identité, les titres qui en tiennent lieu ainsi que les permis de conduire. »

CHAPITRE II

Dispositions modificatives de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Art. 37 (ancien art. 39)

Al'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que des accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes :

1° la phrase liminaire est remplacée par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Le Roi arrête : »;

2° l'alinéa 2 du même § 1^{er} est remplacé par l'alinéa suivant :

« Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'ensemble du territoire et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes. »

Art. 38 (ancien art. 40)

L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

« Art. 2 – § 1. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen kunnen de intrekking van de goedkeuring omvatten die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 2. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, kan voor de rechtbank van eerste aanleg een vordering instellen bij middel van een verzoekschrift ingediend op de wijze van het kort geding, ten einde het uit de handel en in voorkomend geval uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren te gelasten.

Er wordt uitspraak gedaan niettegenstaande elke vervolging uitgeoefend om reden van dezelfde feiten voor ieder ander rechtcollege.

De uitspraak is uitvoerbaar bij voorraad niettegenstaande elk verhaal en zonder borgtocht.

HOOFDSTUK III**Bepaling betreffende de inwerkingtreding****Art. 41**

De Koning bepaalt voor elke bepaling van deze wet de dag waarop ze in werking treedt.

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

« Art. 2 – § 1^{er}. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont conformes au type agréé ou homologué.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent comprendre le retrait de l'homologation, qui ne peut être prononcé qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 2. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures, qui peuvent consister en amendes administratives, dont le montant et les modalités sont fixés par lui ou comprendre le retrait de l'agrément ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et d'organismes chargés du contrôle des véhicules, en circulation dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 3. Le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions peut intenter, devant le tribunal de Première Instance, par voie de requête introduite selon les formes du référé, une action en vue d'ordonner le retrait de la vente et éventuellement, de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

Il est statué sur la demande nonobstant toute poursuite exercée en raison des mêmes faits devant toute autre juridiction.

Le jugement est exécutoire par provision nonobstant tout recours et sans caution.

CHAPITRE III**Disposition fixant vigueur****Art. 41**

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

« Art. 2 – § 1. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen kunnen de intrekking van de goedkeuring omvatten die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 2. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen, die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, kan voor de rechtbank van eerste aanleg een vordering instellen bij middel van een verzoekschrift ingediend op de wijze van het kort geding, ten einde het uit de handel en in voorkomend geval uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren te gelasten.

Er wordt uitspraak gedaan niettegenstaande elke vervolging uitgeoefend om reden van dezelfde feiten voor ieder ander rechtscollege.

De uitspraak is uitvoerbaar bij voorraad niettegenstaande elk verhaal en zonder borgtocht ».

HOOFDSTUK III**Bepaling betreffende de inwerkingtreding**

Art. 39 (vroeger art. 41)

De Koning bepaalt voor elke bepaling van deze wet de dag waarop ze in werking treedt.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

« Art. 2 – § 1^{er}. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont conformes au type agréé ou homologué.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent comprendre le retrait de l'homologation, qui ne peut être prononcé qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 2. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures, qui peuvent consister en amendes administratives, dont le montant et les modalités sont fixés par Lui, ou comprendre le retrait de l'agrément, ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 3. Le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions peut intenter, devant le tribunal de première instance, par voie de requête introduite selon les formes du référé, une action en vue d'ordonner le retrait de la vente et, éventuellement, de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

Il est statué sur la demande nonobstant toute poursuite exercée en raison des mêmes faits devant toute autre juridiction.

Le jugement est exécutoire par provision nonobstant tout recours et sans caution ».

CHAPITRE III**Disposition fixant l'entrée en vigueur**

Art. 39 (ancien art. 41)

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

ERRATA

In fine van blz. 16 van Stuk n° 1062/1 moet het volgende worden toegevoegd :

(¹) — « L'importance de l'alcoolémie chez les accidentés du trafic, G.R. Hoffmann, J. Merckx, C. Celen, C. Van Peteghem; JIDITVA, 61, 3.1975 » (Studiefonds voor Veilig Wegverkeer, Brussel).

(²) — « Le rôle de l'alcool dans et les médicaments dans les accidents de la route, OCDE, Paris, 1978 ».

— Alcohol en Verkeer. Een dodelijke combinatie, SWOV m.m.v. Rijksuniversiteit Leiden, 1988, 11.

— Onderzoek naar alcohol-, geneesmiddelen- en druggebruik bij verkeersslachtoffers, SWOV Leidschendam, 1987.

— « The potentiating effects of alcohol on drivers injury, Waller, P.F. 29th Annual proceedings American Association for Automotive Driving, Washington DC, October 7, 9, 1985 ».

— Alcohol en Verkeer, Dr. W. Buikhuizen, Mepel, 1968, 163.

(³) — Het effect van alcohol op het waarnemen van verkeerssituaties, R.W. Jongman, T. Alc. Drugs, 1975 (1), n° I, 19 e.v.

— « New research on the role of alcohol and drugs in road accidents, OCDE Paris, 1978 ».

(⁴) — « K. Freudenberg, Unfallchance und Blutalkohol, Blutalkohol, 1972, 2, 266 en 274 ».

ERRATA

In fine de la page 16 du doc. n° 1062/1, il convient d'ajouter ce qui suit :

(¹) — L'importance de l'alcoolémie chez les accidentés du trafic, G.R. Hoffmann, J. Merckx, C. Celen, C. Van Peteghem; JIDITVA, 61, 3.1975 (Studiefonds voor Veilig Wegverkeer, Brussel).

(²) — Le rôle de l'alcool dans et les médicaments dans les accidents de la route, OCDE, Paris, 1978.

— « Alcohol en Verkeer. Een dodelijke combinatie, SWOV m.m.v. Rijksuniversiteit Leiden, 1988, 11 ».

— « Onderzoek naar alcohol-, geneesmiddelen- en druggebruik bij verkeersslachtoffers, SWOV Leidschendam, 1987 ».

— « The potentiating effects of alcohol on drivers injury, Waller, P.F. 29th Annual proceedings American Association for Automotive Driving, Washington DC, October 7, 9, 1985 ».

— « Alcohol en Verkeer, Dr. W. Buikhuizen, Mepel, 1968, 163. »

(³) — « Het effect van alcohol op het waarnemen van verkeerssituaties, R.W. Jongman, T. Alc. Drugs, 1975 (1), n° I, 19 e.v. »

— « New research on the role of alcohol and drugs in road accidents, OCDE Paris, 1978 ».

(⁴) — « K. Freudenberg, Unfallchance und Blutalkohol, Blutalkohol, 1972, 2, 266 en 274 ».