

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997-1998 (*)

12 MEI 1998

WETSVOORSTEL

**betreffende de installatie
van een elektronisch
ongevallengegevenssysteem in
motorvoertuigen**

**(Ingediend door de heren
Hugo Van Dienderen en Lode Vanoost)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. *Vaststellingen*

Het wagenpark neemt voortdurend toe, en de vooruitzichten tot het jaar 2000 van het aantal voertuigen in het verkeer zijn alarmerend. Daarnaast tonen de statistieken aan dat het gemiddeld vermogen van de voertuigen met de jaren stijgt, wat het potentieel gevaar van het wagenpark verhoogt.

Daarom leidt het steeds moeilijker samengaan van voetgangers en automobilisten — en automobilisten onderling — elk jaar tot duizenden ongevallen. In heel België waren er in 1994 75 030 verkeersslachtoffers, onder wie 1 692 doden. Met het cijfer van 1994 komt het totaal aantal verkeersdoden sinds 1947 op 91 051 doden. Dat is bijna zoveel als het aantal slachtoffers van de atoombom op Hiroshima. Die doodde volgens de Amerikanen rechtstreeks 92 000 mensen. De menselijke en financiële kosten van de tragedies op de weg zijn kolossaal hoog.

(*) Vierde zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997-1998 (*)

12 MAI 1998

PROPOSITION DE LOI

**sur l'installation d'un
enregistreur électronique de données
d'accident à bord des véhicules
automobiles**

**(Déposée par MM. Hugo Van Dienderen
et Lode Vanoost)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. *Constats*

Le parc automobile ne cesse de s'accroître, avec une projection alarmante du nombre de véhicules en circulation d'ici l'an 2000. D'autre part, les statistiques montrent que la puissance moyenne des voitures augmente au fil des années, ce qui accroît le degré de danger potentiel du parc automobile.

Dès lors, la cohabitation de plus en plus difficile entre les piétons et les automobilistes — et des automobilistes entre eux — débouche chaque année sur des milliers de drames. En 1994, il y a eu, pour l'ensemble de la Belgique, 75 030 accidentés de la route, dont 1 692 tués. Ce chiffre porte à 91 051 le nombre total des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes depuis 1947, soit pratiquement autant que le nombre de victimes de la bombe d'Hiroshima, qui a tué directement, selon les Américains, 92 000 personnes. Le coût humain et financier des tragédies de la route est faramineux.

(*) Quatrième session de la 49^e législature.

Meer dan de helft van de ongevallen is te wijten aan overdreven snelheid. Iedereen weet dat, en er zijn veel maatregelen genomen om deze plaag in te dijken : een veiliger ontwerp van de voertuigen, sensibiliserings- en ontradingscampagnes vooral dankzij steeds geavanceerdere radars, een vermindering van de toegelaten snelheid binnen de bebouwde kom tot 50 km/uur, inrichting van zones-30 ter bescherming van spelende kinderen en voetgangers, snelheidsvertragende middelen, enz. Maar de cijfers zijn er, en de mentaliteit van de bestuurders verandert niet of nauwelijks.

Achter het stuur gedraagt een bestuurder zich vaak met weinig zin voor verantwoordelijkheid, en is hij zich niet bewust van het mogelijke gevaar van een ton staal die zich vaak sneller dan 100 km/uur voortbeweegt. Met een geladen wapen spelen en te snel rijden in een woonwijk zijn allebei even misdadig. Toch is volgens de meeste mensen en vooral bestuurders het eerste veel minder aanvaardbaar dan het tweede.

Deze permissiviteit wordt grotendeels teweeg gebracht door een juridisch probleem : het is op het ogenblik vaak onmogelijk de aansprakelijkheid van een bestuurder bij een ernstig ongeval te bewijzen. De goede trouw van een bestuurder (hij had zijn lichten niet aan), subjectieve en vage getuigen (hij reed snel !), het steeds vaker ontbreken van remsporen vanwege de antiblokkeersystemen op de remmen (ABS, ABR, ...) maken het moeilijk de aansprakelijkheid onweerlegbaar te bewijzen. Zelfs een eenvoudige reconstructie van het ongeval levert soms problemen op. Dit gebrek aan objectieve gegevens is meestal nadelig voor de slachtoffers en draagt bij tot de toegenomen zorgeloosheid of zelfs een gebrek aan verantwoordelijkheidszin van wegpiraten.

2. Het « Accident Data System » (ADS)

Een mogelijke oplossing om betrouwbaar de snelheid van een voertuig na een ongeval te controleren is de installatie in het voertuig van een toestel dat elektronisch de gegevens van het ongeval registreert (*Accident Data System*, ADS). Dit toestel, dat dezelfde functie heeft als de « zwarte doos » van een vliegtuig, maakt het mogelijk objectief het gedrag van een bestuurder vast te stellen, zoals dat met een bloedproef gebeurt om vast te stellen of iemand onder invloed is.

Het toestel registreert alle bewegingen van het voertuig waarin het geïnstalleerd is : versnelling, vertraging, evenals « meldingen » van het remsysteem, de koplampen, de knipperlichten en de ontsteking. Zo worden telkens 45 seconden rijgedrag geregistreerd, weer uitgewist en opnieuw opgenomen zolang er geen ongeval gebeurt. In geval van een schok worden de 30 voorafgaande en de 15 volgende seconden in het geheugen opgeslagen. Specialististen moeten meer in detail de kenmerken van de botsing vastleggen die de registratie stopzetten.

Plus d'un accident sur deux est imputable à une vitesse trop élevée. Tout le monde en est conscient, et de nombreuses mesures ont été prises pour lutter contre ce fléau : renforcement de la sécurité dans la conception de la voiture, campagnes de sensibilisation et de dissuasion grâce notamment aux radars de plus en plus sophistiqués, diminution des vitesses autorisées en agglomération à 50 km/h, création de zones 30 km/h pour protéger enfants qui jouent et piétons, ralentisseurs, etc. Mais les chiffres sont là, la mentalité du conducteur ne change pas ou guère.

Derrière son volant, trop souvent, le conducteur est peu responsable, inconscient du danger potentiel que constitue une tonne d'acier qui se déplace parfois à plus de cent kilomètres/heure. Jouer avec une arme chargée ou rouler à vitesse trop élevée dans un quartier résidentiel sont deux comportements également criminels. Pourtant, dans l'esprit des gens et surtout des conducteurs, le premier est de loin plus intolérable que le second.

Cette permissivité est induite en grande partie par une difficulté juridique : actuellement, prouver lors d'un accident grave la responsabilité d'un conducteur est souvent impossible. La bonne foi du conducteur (il roulait feux éteints), les témoignages subjectifs et vagues (il roulait vite !), l'absence de plus en plus fréquente de traces de freinage dues à la généralisation des systèmes antibloquant des roues (ABS, ABR, ...) rendent précaire l'établissement des preuves irréfutables de responsabilité. A un tel point que la simple reconstitution de l'accident pose parfois problème. Ce manque de données objectives est le plus souvent préjudiciable aux victimes et contribue à renforcer l'insouciance, voire l'irresponsabilité des chauffards.

2. L'enregistreur électronique de données d'accident

Un remède possible pour accentuer fiablement le contrôle de vitesse d'un véhicule après sinistre est l'installation à son bord d'un enregistreur électronique de données d'accident. Equivalent pour l'automobile de la « boîte noire » des avions, cet appareil permet d'objectiver, comme la prise de sang le fait pour l'ébriété, le comportement d'un conducteur.

Il enregistre tous les mouvements du véhicule dans lequel il est placé, l'accélération et la décélération, ainsi que des « messages » provenant du système de freinage, des phares, des clignoteurs et de l'allumage. Quarante-cinq secondes de conduite sont ainsi couvertes par cet enregistrement, qui s'efface et se renouvelle tant qu'il n'y a pas d'accident. En cas de choc, les 30 secondes qui le précèdent et les 15 secondes qui le suivent sont mémorisées. Il faut que des spécialistes définissent plus finement les caractéristiques de la collision qui bloquent l'enregistrement.

Deze kleine zwarte doos vereist geen enkel onderhoud en moet midden in het voertuig worden geplaatst. Bij massaproductie zal de prijs ervan zakken tot ongeveer 6 000 frank.

3. Voordelen

Rechtszekerheid

De gegevens in de zwarte doos zijn niet direct toegankelijk. Ze kunnen slechts afgelezen worden met een speciale computer die ter beschikking blijft van Justitie. Het is technisch mogelijk de gegevens onuitwisbaar en ontoegankelijk te maken. Het is niet mogelijk met het toestel te knoeien : het is onaanraakbaar.

Na een ongeval mogen de geregistreerde gegevens onderzocht worden op last van het openbaar ministerie of de betrokken burgerlijke partijen. De analyse geldt zowel voor de strafrechtelijke als voor de burgerlijke procedure.

Dit toestel vereenvoudigt en versnelt dus de gerechtelijke procedures, wat zowel financieel belangrijk is voor de burger die wil dat recht geschiedt, als voor de begroting van de Staat, zonder dat aan de bescherming van de persoonlijke gegevens wordt geraakt.

Morele en psychologische stimulansen

Het objectiveren van het begrip snelheid, de daaruit voortvloeiende juridische en financiële gevolgen en de publiciteit die ongewijfeld aan de goedkeuring van deze wet zal worden gegeven, moeten de weggebruikers er geleidelijk toe aanzetten hun voertuig anders te gaan bekijken.

Vanwege zijn snelheid is een voertuig een potentieel gevaarlijke machine die in de hand gehouden moet worden. Het zal niet meer mogelijk zijn zichzelf of anderen na een ongeval voor te liegen en sociaal en cultureel zijn verantwoordelijkheid te ontlopen. Voortaan zal in elk motorvoertuig een oplettende en objectieve getuige aanwezig zijn die onverbiddelijk zal getuigen op het proces. Onophoudelijk herinnert deze zwarte doos de gebruiker eraan dat een ongeval vaker het gevolg is van onverantwoordelijk rijgedrag dan van toeval. Het is een stimulans om de snelheidsbeperkingen na te leven.

Van hun kant zullen voetgangers en fietsers zich veiliger voelen als ze vaststellen dat hun relatie met het gemotoriseerd verkeer verbetert.

Financiële stimulans

De objectivering van het begrip overdreven snelheid kan het de verzekeringsmaatschappijen mogelijk maken bij onverantwoordelijk rijgedrag hetzelfde principe toe te passen als bij rijden onder invloed : namelijk dat de dekking vervalt bij een ongeval. Het is een financieel risico dat de bestuurder twee keer zal doen nadenken.

Cette petite boîte noire ne demande aucun entretien et doit être placée au centre de la voiture. Produit à grande échelle, son prix serait d'environ 6 000 francs.

3. Les avantages

Fiabilité juridique

Les données contenues dans la boîte noire ne sont pas accessibles directement. Leur lecture n'est possible que via un ordinateur spécial qui restera à la disposition de la Justice. Il est techniquement possible que les données enregistrées soient indélébiles et inviolables. Aucune manipulation de l'appareil n'est possible : il est incorruptible.

L'examen de l'enregistrement, en cas d'accident, est autorisé sur ordre du ministère public ou des parties civiles concernées. L'analyse est prise en considération autant pour la juridiction pénale que civile.

Cet appareil permet donc une simplification et une accélération des procédures judiciaires, ce qui est important à la fois financièrement pour le citoyen qui cherche à faire valoir son droit et pour le budget de l'Etat, sans qu'il y ait violation de la protection des données personnelles.

Incitations morales et psychologiques

L'objectivation de la notion de vitesse, les conséquences juridiques et financières qui en découlent, la publiciteit qui ne manquerait pas d'accompagner l'adoption de cette loi doivent amener progressivement les usagers de la route à percevoir autrement la voiture.

A cause de la vitesse, l'automobile est un engin potentiellement dangereux, qu'il faut maîtriser. Plus moyen de se mentir à soi-même ou aux autres en cas d'accident, d'ignorer socialement et culturellement sa responsabilité. Il y a dorénavant toujours dans la voiture un témoin attentif et objectif qui témoignera impitoyablement au procès. Sans arrêt, cette boîte noire rappelle à l'usager qu'un accident est plus souvent le résultat d'une conduite irresponsable qu'une fatalité. C'est un incitant au respect des limitations de vitesse.

De leur côté, les piétons et cyclistes se sentiront plus en sécurité s'ils constatent une amélioration de leurs relations avec les usagers motorisés.

Incitation financière

L'objectivation de la notion de vitesse excessive peut permettre aux compagnies d'assurance d'appliquer à la conduite irresponsable le même principe qui sanctionne la conduite en état d'ébriété : la perte de protection en cas de réalisation du risque. C'est un risque financier qui fera lui aussi réfléchir le conducteur.

Indirecte voordelen

Behalve de vele levens en handicaps die zullen worden gespaard, kan zo een maatregel verschillende financiële voordelen hebben :

— voor de bestuurder zou het gebruik van ADS moeten leiden tot een vermindering van de verzekeringspremie. Deze aanzienlijke besparing zal de kosten van het toestel goedmaken en indirect zijn koopkracht verhogen;

— voor de verzekeringsmaatschappijen zouden er veel voordelen aan verbonden zijn : een vermindering van het aantal ongevallen, dus minder financiële risico's en minder te behandelen dossiers, vooral omdat ongevallen die te wijten zijn aan overdreven snelheid het meeste schade veroorzaken; het verlies van de dekking als het ongeval gebeurt door overdreven snelheid levert ook besparingen op;

— voor de gezondheidszorg en het RIZIV zouden de uitgaven ten gevolge van verkeersongevallen ook verminderen. Tegelijkertijd kan er bespaard worden op invaliditeitsuitkeringen, wat kan leiden tot een vermindering van de bijdragen van de werknemers;

— voor de Staat zullen alle hierboven vermelde voordelen op lange termijn leiden tot een progressieve sanering van de nationale economie. De vermindering van de uitgaven in de gezondheidszorg, van Justitie, politie en rijkswacht kunnen enkel een positieve invloed uitoefenen op de beheersing van het begrotingstekort van de Staat.

4. *Reactie op de eerste bezwaren*

ADS pleegt geen inbreuk op het privé-leven van de burger. Er vindt geen enkele inbreuk op de bescherming van de persoonlijke gegevens plaats. De doos geeft geen inlichtingen over de plaats van vertrek van de bestuurder, noch over zijn bestemming, noch over de medereizigers, maar enkel over het gedrag van het voertuig. De verzamelde informatie van maximaal 45 seconden, die automatisch gewist wordt als zich geen ongeval voordoet, kan de privacy van de bestuurder niet aantasten.

Misbruik van het ADS-toestel is uitgesloten omdat de ontcijfering van de registratie enkel op bevel van de rechter mogelijk is. Er is dus geen sprake van dat het gebruikt zou worden om een proces-verbaal op te stellen of om snelheidscontroles door middel van radar te vervangen.

5. *De Europese regelgeving*

De richtlijnen 70/156/EEG en 93/53/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen verplichten de lidstaten ertoe elk motorvoertuig dat gehomologeerd is te aanvaarden. De installatie van ADS is hiervoor niet verplicht.

Hieruit volgt dat de installatie van zo een toestel voorlopig in België slechts verplicht gesteld kan worden op nieuwe motorvoertuigen die ingeschreven

Avantages indirects

Outre les nombreuses vies et handicaps épargnés, divers avantages financiers peuvent se dégager d'une pareille mesure :

— pour le conducteur, l'emploi de l'enregistreur de données d'accident devrait amener à une diminution de la prime d'assurance. Cette économie substantielle compensera le coût de l'appareil et augmentera indirectement son pouvoir d'achat;

— pour les compagnies d'assurance, le bénéfice devrait être multiple : diminution du nombre d'accidents, donc moins de risques à financer et moins de dossiers à traiter, d'autant plus que ce sont les accidents dus à la vitesse qui font le plus de dégâts; la perte de protection en cas de réalisation du risque pour cause de vitesse trop élevée permet aussi des économies;

— pour le secteur des soins de santé et de l'INAMI, les dépenses concernant les accidentés de la route devraient diminuer aussi. Par la même occasion, une économie sera effectuée au niveau des pensions d'invalidité et pourra entraîner une diminution de la cotisation versée par les travailleurs;

— pour l'Etat, tous les avantages susmentionnés contribueront à long terme à un assainissement progressif de l'économie nationale. Les frais moindres engagés dans les secteurs de la santé, de la Justice, de la police et de la gendarmerie ne pourront qu'avoir une influence positive sur le contrôle du déficit budgétaire de l'Etat.

4. *Réponses aux objections premières*

L'enregistreur de données d'accident n'atteint pas à la vie privée du citoyen. Il n'y a en effet aucune violation de la protection des données personnelles. La boîte ne renseigne ni sur l'endroit de départ du conducteur, ni sur sa destination, ni sur les passagers, mais uniquement sur la conduite du véhicule. Les informations recueillies, d'une durée maximale de 45 secondes et qui se détruisent automatiquement en l'absence d'accident ne peuvent pas nuire à l'intimité de l'utilisateur.

L'abus d'utilisation de l'enregistreur de données d'accident est impossible puisque le décryptage de l'enregistrement n'est possible que sur mandat juridique. Il est donc hors de question de l'employer pour dresser un procès-verbal ou pour remplacer le contrôle de la vitesse par le radar.

5. *Législation européenne*

Les directives 70/156/CEE et 93/53/CEE du Conseil des Communautés européennes imposent aux Etats membres d'accepter tout véhicule à moteur qui a obtenu l'homologation. Or, celle-ci n'impose pas l'installation d'un dispositif enregistreur de données.

Il s'ensuit que l'installation d'un appareil de ce genre ne peut être exigée dans un premier temps en Belgique que sur des véhicules neufs qui doivent être

moeten worden; hiervoor zijn EEG-verordeningen nodig analoog aan de EEG-verordeningen 3820/85 en 3821/85 van 20 december 1985 betreffende de tachograaf.

Hieruit volgt ook dat de installatie van het toestel mogelijk moet zijn zonder het ontwerp van de auto te wijzigen, vooral wat betreft de elektrische bedrading.

Een wijziging van de Europese homologatiebepalingen met het oog op het inbouwen van ADS lijkt dus onmisbaar om de toepassing van onderhavige wet te vergemakkelijken. De goedkeuring van deze maatregel door België en de gegrondheid ervan zouden op dat vlak een doeltreffende prikkel moeten zijn.

Het is aangewezen dat België een dergelijk initiatief neemt, want ons land is één van de onveiligste landen ter wereld. Per miljoen inwoners telt België het hoogst aantal doden en gewonden, waardoor het Europees koploper is. In 1989 kende België per miljoen inwoners 8 931 doden en gewonden. Het gemiddelde in de Europese Unie was 5 218. Nederland telde 3 478 doden en gewonden. In 1991 telde ons land 198 doden per miljoen inwoners, Groot-Brittannië 93, Nederland 90 en Noorwegen 79. Alleen twee Zuideuropese landen kenden nog rampzaligere cijfers met 230 en 322 doden per miljoen inwoners.

6. Termijnen voor de verplichte installatie van ADS

Deze wet zou van kracht worden op 1 januari 1999 opdat het toestel in de handel kan komen en de invoerders en ondertussen zelfs de autoconstructeurs vrijwillig kunnen beslissen hun modellen er al dan niet mee uit te rusten als dienstverlening aan hun klanten.

H. VAN DIENDEREN
L. VANOOST

immatriculés et nécessite des règlements CEE analogues aux règlements CEE 3820/85 et 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant les tachygraphes.

Il en résulte également que l'installation de l'appareil doit être possible sans modifications de construction du véhicule, notamment au niveau des câblages électriques.

Une modification des conditions d'homologation européenne en vue d'intégrer un enregistreur de données d'accident semble donc indispensable pour faciliter l'application de la présente loi. L'adoption de la présente mesure par la Belgique et le bien-fondé de la démarche devrait constituer un aiguillon efficace à ce niveau.

Il serait opportun que la Belgique prenne une telle initiative, parce qu'elle est un des pays les moins sûrs au monde. Le nombre de tués et de blessés en Belgique est, par million d'habitants, le plus élevé d'Europe. En 1989, il y a eu en Belgique 8 931 tués et blessés par million d'habitants, alors que la moyenne européenne était de 5 218 et qu'aux Pays-Bas, ce chiffre était de 3 478. En 1991, le nombre de tués par million d'habitants était de 198 en Belgique, de 93 en Grande-Bretagne, de 90 aux Pays-Bas et de 79 en Norvège. Seuls deux pays du sud de l'Europe connaissaient des chiffres encore plus catastrophiques avec 230 et 322 tués par million d'habitants.

6. Délais pour l'instauration obligatoire de l'enregistreur de données d'accident

L'entrée en vigueur de cette loi serait fixée au 1^{er} janvier 1999 afin que l'appareil puisse être distribué dans le circuit commercial et que les importateurs, voire les constructeurs puissent décider volontairement d'en équiper ou pas leurs modèles comme service à la clientèle.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Een artikel 77bis, luidend als volgt wordt in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, ingevoegd :

« Art. 77bis. — Elektronisch Ongevallengegevenssysteem (ADS).

§ 1. Motorvoertuigen die vanaf 1 januari 1999 in het verkeer worden gebracht, zijn uitgerust met een elektronisch ongevallengegevenssysteem (ADS), dat de snelheid en de bewegingen van het voertuig doorlopend registreert en aan de volgende eisen voldoet :

1. het toestel wordt op een gemakkelijk te bereiken en veilige plaats in het voertuig geplaatst;

2. het registreert alle bewegingen van het voertuig alsook de snelheid, de verlichting, de knipperlichten en de werking van de remmen;

3. het registreert voortdurend en cyclisch alle hierboven genoemde gegevens, maar het slaat slechts die reeks gegevens in zijn geheugen op die noodzakelijk zijn voor de analyse van een eventueel ongeval.

§ 2. De geregistreeerde gegevens kunnen slechts gelezen worden door een afleestoestel dat ter beschikking wordt gesteld van het openbaar ministerie als de omstandigheden van de zaak dit rechtvaardigen, op last van het openbaar ministerie of op verzoek van de burgerlijke partij, in het kader van een verkeersongeval dat lichamelijke letsels tot gevolg heeft. »

5 maart 1996.

H. VAN DIENDEREN
L. VANOOST

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Un article 77bis, libellé comme suit, est inséré dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

« Art. 77bis. — Enregistreur électronique de données d'accident.

§ 1^{er}. Les véhicules automobiles mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 1999 sont équipés d'un enregistreur électronique de données d'accident, destiné à enregistrer la vitesse et les mouvements du véhicule de manière constante et répondant aux qualités suivantes :

1. l'appareil est installé dans un endroit du véhicule facile à atteindre et protégé, par exemple entre les sièges avant;

2. il enregistre tous les mouvements du véhicule ainsi que sa vitesse, l'éclairage, les clignotants et le fonctionnement des freins;

3. il enregistre en permanence et de manière cyclique toutes les données décrites ci-dessus pour n'en mémoriser que la séquence nécessaire à comprendre un éventuel accident.

§ 2. Les données enregistrées ne peuvent être lues que par un lecteur mis à la disposition du ministère public lorsque les circonstances de la cause le justifient, sur ordre du ministère public ou sur demande de la partie civile, dans le cadre d'un accident de la route ayant entraîné des lésions corporelles. »

5 mars 1996.