

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 novembre 2020

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Wouter RASKIN

SOMMAIRE**Pages**

I. Réunion du 6 novembre 2019	3
A. Exposé introductif de l'auteur principal.....	3
B. Discussion	4
C. Demande d'auditions et avis.....	6
II. Réunion du 14 juillet 2020	6
A. Discussion des avis	6
B. Discussion générale	9
C. Discussion des articles et votes	18
III. Annexes.....	20

*Voir:***Doc 55 0157/ (S.E. 2019):**

001: Proposition de loi de M. Vandenbroucke et Mme Jiroflée.
002: Modification auteur.
003 à 005: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 november 2020

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Wouter RASKIN**

INHOUD**Blz.**

I. Vergadering van 6 november 2019.....	3
A. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindieners	3
B. Bespreking	4
C. Verzoek om hoorzittingen en advies	6
II. Vergadering van 14 juli 2020	6
A. Bespreking van de adviezen.....	6
B. Algemene bespreking	9
C. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	18
III. Bijlagen.....	20

*Zie:***Doc 55 0157/ (B.Z. 2019):**

001: Wetsvoorstel van de heer Vandenbroucke en mevrouw Jiroflée.
002: Wijziging indiener.
003 tot 005: Amendementen.

03510

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Dieter Vanbesien
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Kattrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 6 novembre 2019 et 14 juillet 2020.

I. — RÉUNION DU 6 NOVEMBRE 2019

A. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) renvoie aux développements de sa proposition de loi (DOC 157/001) et évoque le contexte social ainsi que les évolutions récentes en matière de sécurité routière. Il a conscience du fait que les avis à propos de la tolérance zéro au volant sont très partagés, mais des chiffres récents font apparaître une augmentation inquiétante du nombre de tués (+ 29 % pour le premier semestre de 2019). La Belgique se situe dans le ventre mou européen en matière de sécurité routière, ce qui n'est pas un bon résultat. Les tests d'haleine indiquent que, pour un quart des tués, le conducteur avait bu de l'alcool. Il ne faut pas non plus perdre de vue que le danger ne vient pas seulement d'une imprégnation lourde, une légère consommation altérant aussi l'aptitude à la conduite. Compte tenu des mauvais résultats de notre pays en matière de sécurité routière, nous n'avons pas d'autre choix qu'une interdiction totale pour améliorer la sécurité routière.

D'aucuns affirment que la tolérance zéro sanctionne les conducteurs responsables, qui subissent les conséquences du comportement d'un petit nombre d'irréductibles qui boivent beaucoup, mais c'est un mythe. L'enquête électronique sur les attitudes des usagers de la route ESRA (*E-Survey of Road Users' Attitudes*) donne une tout autre image de la situation. En effet, de nombreux Belges (1 sur 4) admettent avoir conduit délibérément en étant sous influence au cours du mois ayant précédé cette enquête. (<https://www.esranet.eu/en/publications/>). En d'autres termes, notre pays a un gros problème de mentalité. Au lieu d'accepter que tout conducteur boive plus d'un verre (sous prétexte que "ce n'est rien"), il est temps d'envoyer un message clair et de se mettre d'accord: quand on conduit, on ne consomme pas d'alcool. Les chauffeurs professionnels sont d'ailleurs déjà soumis à une interdiction à cet égard. Si le législateur a déjà décidé que les chauffeurs de taxi ou de bus ne pouvaient pas boire d'alcool, estimant que la consommation d'alcool augmentait le risque d'accident mortel, il est incompréhensible que cette règle ne s'applique pas aux autres conducteurs.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 6 november 2019 en 14 juli 2020.

I. — VERGADERING VAN 6 NOVEMBER 2019

A. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindieners van het wetsvoorstel

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) verwijst naar de toelichting bij zijn wetsvoorstel (DOC 157/001) en bespreekt de maatschappelijke context, alsook de recente evolutie inzake verkeersveiligheid. Hij is zich bewust van het feit dat de meningen inzake nultolerantie achter het stuur zeer verdeeld zijn, maar anderzijds wijzen recente cijfers op een zorgwekkende toename van het aantal doden (+ 29 % voor de eerste helft van 2019). België bevindt zich in de Europese middenmoot wat de verkeersveiligheid betreft, dit is geen goede score. Ademtesten tonen aan dat bij een op vier doden de bestuurder alcohol heeft gedronken. Men dient daarbij voor ogen te houden dat niet alleen grote intoxicatie gevaarlijk is, ook lichte consumptie beïnvloedt de rijvaardigheid. Gelet op de slechte situatie van België kan men zich geen andere houding veroorloven dan bestuurders een verbod op te leggen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Sommigen beweren dat nultolerantie een straf is voor correcte chauffeurs, die het gelag betalen voor een hardnekkige kern van zij die veel drinken, maar dit is een mythe. ESRA (*E-Survey of Road Users' Attitudes*) toont een heel ander beeld, namelijk dat veel Belgen (1 op 4) erkennen bewust onder invloed te hebben gereden tijdens de maand die de enquêtevraag voorafging. (<https://www.esranet.eu/en/publications/>). Met andere woorden, het land zit met een groot mentaliteitsprobleem. In plaats van te aanvaarden dat een bestuurder meer dan een glaasje zou drinken (onder het mom "eentje is geentje"), is het tijd voor een duidelijke boodschap en afspraak: wie rijdt, drinkt helemaal geen alcohol. Voor professionele chauffeurs geldt trouwens reeds een alcoholverbod. Als de wetgever al heeft geoordeeld dat een taxichauffeur of de bestuurder van een bus geen alcohol mag drinken, omdat drinken een verhoogd risico opeent dodelijk ongeval inhoudt, is het onbegrijpelijk dat die beschouwing niet voor andere chauffeurs zou gelden.

Nous sommes en désaccord avec les auteurs de la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à réduire la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices (DOC 55 0554/001). L'introduction d'une catégorie supplémentaire – celle des “conducteurs novices” – ne va pas dans le bon sens. Le nombre de tués de la route en Belgique est trop élevé, et c'est partiellement dû à l'alcool.

Indépendamment de l'objectif d'inscrire la tolérance zéro dans la loi, il convient effectivement d'accroître le risque de verbalisation.

B. Discussion

1. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) estime, lui aussi, que l'alcool est un problème en matière de roulage mais estime par ailleurs que la tolérance zéro n'est pas une solution miracle. Ce n'est pas le seul problème qui se pose dans ce domaine et le but ultime est d'assurer une circulation globalement sûre. L'institut VIAS indique également que les plus gros problèmes d'alcool au volant sont toujours liés à des imprégnations alcooliques lourdes. Il convient de rechercher une partie de la solution dans la sensibilisation, l'application de la loi et l'augmentation du risque de verbalisation. La banque de données Mercurius est un outil utile.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) reconnaît que la tolérance zéro n'est pas une mesure suffisante en soi. Ce qui frappe le plus, c'est la très mauvaise position de la Belgique dans l'auto-rapportage de l'enquête ESRA mentionnée plus haut. Il n'est pas du tout certain que les conducteurs aient une consommation d'alcool responsable, mais le plus important est de créer les conditions nécessaires pour que les personnes qui ont bu ne prennent pas le volant.

M. Frank Troosters (VB) souhaite une circulation sûre et une diminution du nombre de victimes. Il est clair qu'il y a un problème de mentalité. Il existe certes un petit groupe qui commet beaucoup d'infractions, mais il existe aussi de nombreux citoyens disciplinés qui aiment boire un verre mais conduisent en toute sécurité. L'instauration de la tolérance zéro n'influencera pas le comportement du petit groupe d'irréductibles. Le membre plaide dès lors pour un meilleur contrôle et des sanctions plus lourdes en cas d'infractions graves.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) soutient la proposition de loi à l'examen. Le problème soulevé est très grave et a des coûts sociaux importants. L'intervenante est favorable à une approche large accordant une attention

De indiener is het niet eens met de auteurs van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te verlagen tot 0,2 promille (DOC 55 0554/001). Het invoeren van een bijkomende categorie - “de onervaren chauffeurs” - is geen gunstige ontwikkeling. Het aantal doden in België ligt te hoog, en dit is deels te wijten aan alcohol.

Los van de nagestreefde doelstelling om nultolerantie in de wet in te schrijven, is het uiteraard nodig om de pakkans te verhogen.

B. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) beschouwt alcohol in het verkeer eveneens als een probleem, maar nultolerantie is geen mirakeloplossing. Het verkeer kent trouwens ook nog andere problemen en de doelstelling is uiteindelijk globaal veilig verkeer. VIAS institute geeft overigens aan dat de grootste problemen inzake alcohol in het verkeer steeds verband houden met grotere alcoholintoxicaties. Een deel van de oplossing dient te worden gezocht in bewustmaking, handhaving en verhoogde pakkans. De databank Mercurius is een nuttig instrument.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) erkent dat nultolerantie op zich als maatregel onvoldoende is. Wat het meeste treft, is de zeer slechte positie van België in de zelfrapportering van het ESRA-onderzoek waarnaar hoger werd verwezen. Of bestuurders verantwoord omgaan met alcohol is lang niet zeker, maar waar het op aankomt is vooral de omstandigheden creëren opdat wie gedronken heeft niet achter het stuur kruipt.

De heer Frank Troosters (VB) wenst veilig verkeer en minder slachtoffers. Dat er een mentaliteitsprobleem bestaat is duidelijk. Het is ongetwijfeld zo dat een kleine groep hardnekkig overtredingen begaat, maar daarnaast heb je ook talrijke gedisciplineerde burgers die graag een glaasje drinken en veilig rijden. De invoering van nultolerantie zal het gedrag van die kleine groep overtreders niet beïnvloeden. Het lid pleit daarom voor een betere controle en een strengere bestraffing bij zware overtredingen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) drukt haar steun uit voor het wetsvoorstel. Het probleem dat aangekaart wordt, is heel ernstig en veroorzaakt grote maatschappelijke kosten. De spreker staat wel achter een

particulière à la prévention à l'école et aux transports en commun.

M. Emmanuel Burton (MR) salue les objectifs de la proposition de loi à l'examen. La tolérance zéro présente certes l'avantage qu'elle envoie un message sans ambiguïté mais, en réalité, elle revient à se concentrer sur les comportements risqués. D'un point de vue scientifique, il est cependant judicieux de réserver la tolérance zéro aux conducteurs novices. Un contrôle adéquat est également souhaitable.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) soutient l'hypothèse de départ et l'objectif de la proposition de loi à l'examen. Il préconise toutefois d'identifier les mesures les plus efficaces pour accroître la sécurité routière. La communication doit indiquer clairement que la conduite et l'alcool ne sont pas compatibles. La tolérance zéro réduira l'efficacité des contrôles en raison de son impact sur le personnel nécessaire. Ce qui importe, ce sont des contrôles efficaces, et non la valeur symbolique de l'interdiction. Le Royaume-Uni applique une limite de 0,8 pour mille mais obtient de bons résultats en matière de sécurité routière, contrairement à la Pologne, la Hongrie et la Roumanie, où la tolérance zéro est en vigueur. M. Van den Bergh propose, lui aussi, une approche globale, pour rendre la circulation plus sûre, en mettant l'accent sur les conducteurs dont l'alcoolémie est nettement supérieure à la moyenne (plus de 1,3‰), en vue du retrait de ces conducteurs de la circulation. Le défi n'est pas d'édicter des règles strictes, mais de faire respecter les règles.

Comme tous les intervenants précédents, *Mme Marianne Verhaert (Open Vld)* soutient la proposition visant à accroître la sécurité routière. La membre doute cependant que la proposition de loi à l'examen permette d'atteindre cet objectif à elle seule et invite à une réflexion plus approfondie.

2. Réponses de l'auteur principal

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) conteste les arguments invoqués à l'encontre de la proposition de loi, qui reposent selon lui sur un raisonnement erroné. Si l'on suit ce raisonnement, on pourrait également se prévaloir de l'exemple de pays performants en matière de sécurité routière pour augmenter la vitesse autorisée sur les autoroutes. La tolérance zéro pour tous les conducteurs est une mesure très claire en termes de communication, qui exprime sans équivoque que la conduite et l'alcool sont incompatibles. Nombreux sont les conducteurs qui pensent être juste en-dessous de la limite alors qu'ils ont trop bu. L'intervenant insiste pour que l'on élabore des normes simples.

brede aanpak, met aandacht voor preventie op school en openbaar vervoer.

De heer Emmanuel Burton (MR) beschouwt de doelstellingen van het wetsvoorstel als lovenswaardig. Nultolerantie mag dan het voordeel van een eenduidige boodschap bieden, in werkelijkheid komt het erop aan zich toe te spitsen op risicovol gedrag. Wetenschappelijk bekeken is het dan uiteraard zinvol om nultolerantie voor te behouden voor nieuwe en onervaren chauffeurs. Ook adequate controle is wenselijk.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) ondersteunt het uitgangspunt en de doelstelling van het wetsvoorstel. De spreker pleit er wel voor om na te gaan wat de meest efficiënte maatregelen zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. De communicatie moet duidelijk aangeven dat rijden en drinken niet samengaan. Nultolerantie zorgt voor efficiëntievermindering van de controles vanwege hun weerslag op het nodige personeel. Vooral van belang zijn doeltreffende controles, niet de symboolwaarde van het verbod. In het Verenigd Koninkrijk geldt een limiet van 0,8 promille en het land scoort goed inzake verkeersveiligheid, in tegenstelling tot Polen, Hongarije en Roemenië waar nultolerantie geldt. Ook de heer Van den Bergh suggereert een globale aanpak om het verkeer veiliger te maken, met toch een focus op de groep die veel sterker dan gemiddeld onder invloed rijdt (boven 1,3 promille), teneinde die uit het verkeer te lichten. De uitdaging is niet om strenge regels uit te vaardigen, maar om de regels te handhaven.

Zoals alle voorgaande sprekers, staat *mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld)* achter het voorstel om de verkeersveiligheid te verhogen. Het lid betwijfelt echter dat het wetsvoorstel exclusief hiertoe kan leiden en spoort aan tot meer reflectie.

2. Antwoorden van de hoofdindieners

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) betwist de tegenargumenten, die zijns inziens op een foutieve redenering berusten. Op dezelfde manier zou men dan immers het voorbeeld van verkeersveilige landen kunnen invoeren om de maximumsnelheid op autowegen te verhogen. Nultolerantie voor alle bestuurders is communicatief bijzonder zinvol, omdat hiermee duidelijk wordt gemaakt dat rijden en drinken niet samengaan. Veel autobestuurders die teveel hebben gedronken, geloven dat ze net onder de limiet zitten, omdat ze de indruk hebben weinig gedronken te hebben. De spreker dringt aan op eenvoudige normen.

C. Application de la procédure de collaboration et demande d'avis et d'auditions

Étant donné que la proposition de loi à l'examen relève des compétences de l'autorité fédérale telles que visées à l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, votre commission a décidé le 6 novembre 2019 d'associer les gouvernements régionaux à son élaboration. Les avis de la Région wallonne et de la Région flamande, qui ont été reçus par votre commission respectivement les 3 janvier et 17 février 2020, sont annexés au présent rapport. La Région wallonne a indiqué qu'elle souhaitait s'abstenir, tandis que la Région flamande a rendu un avis négatif. La Région de Bruxelles-Capitale n'a rendu aucun avis.

La commission a décidé le 27 novembre 2020 d'organiser des auditions au sujet de la proposition de loi à l'examen et de la proposition de loi (Emmanuel Burton, Benoît Piedboeuf, Florence Reuter) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à réduire la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices (DOC 55 0554/001).

Les deux textes ont dès lors été joints pour les auditions du 7 janvier 2020. Le présent rapport reprend ces auditions en annexe, ainsi que plusieurs documents communiqués par les orateurs et par l'Institut Vias.

II. — RÉUNION DU 14 JUILLET 2020

A. Discussion des avis par l'auteur principal

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) retient que tous les orateurs ont plaidé au cours des auditions pour l'instauration d'une tolérance zéro. Il passe en revue les points de vue exprimés par les orateurs.

1. Point de vue de MM. Stijn Daniels (Institut Vias) et Jan Tytgat (professeur à la KU Leuven)

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) retient de l'audition de ces deux orateurs qu'il ressort des tests effectués dans le laboratoire de toxicologie de la KU Leuven depuis les années 1960 que l'impact négatif sur l'aptitude à la conduite se fait ressentir dès le premier verre, et ce, quel que soit l'âge, le sexe ou l'expérience de conduite de l'intéressé. Qu'on le veuille ou non, le risque d'accident est jusqu'à trois fois plus élevé lorsqu'on a consommé de l'alcool.

C. Toepassing van de samenwerkings-procedure en verzoek om adviezen en hoorzittingen

Aangezien het wetsvoorstel onderdeel is van de bevoegdheden van de federale overheid als bepaald bij artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft uw commissie op 6 november 2019 beslist de gewestregeringen te betrekken bij het uitwerken van het wetsvoorstel. De adviezen van het Waalse Gewest (door uw commissie ontvangen op 3 januari 2020) en het Vlaamse Gewest (door uw commissie ontvangen op 17 februari 2020) worden als bijlage bij dit verslag opgenomen. Het Waalse Gewest deelt mee zich te willen onthouden, het Vlaamse Gewest drukt zich negatief uit. Van het Brusselse Gewest werd geen advies ontvangen.

De commissie heeft op 27 november 2020 beslist om hoorzittingen te organiseren over het voorliggende wetsvoorstel en het wetsvoorstel (Emmanuel Burton, Benoît Piedboeuf, Florence Reuter) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te verlagen tot 0,2 promille (DOC 55 0554/001).

Beide wetsvoorstellen werden dan ook samengevoegd voor de hoorzittingen van 7 januari 2020 die in de bijlagen bij dit verslag worden opgenomen, evenals een aantal documenten van de sprekers en van *Vias institute*.

II. — VERGADERING VAN 14 JULI 2020

A. Bespreking van de adviezen door de hoofddiniener

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) onthoudt dat alle sprekers tijdens de hoorzittingen hebben gepleit voor de invoering van nultolerantie. Hij overloopt de standpunten van de genodigden.

1. Standpunt van de heren Stijn Daniels (Vias institute) en Jan Tytgat (professor KU Leuven)

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) onthoudt dat beide sprekers erop hebben gewezen dat ook het eerste pintje de rijvaardigheid negatief beïnvloedt. Bij iedereen, ongeacht leeftijd, geslacht of rijervaring, zo blijkt uit testen in het Laboratorium voor Toxicologie van de KU Leuven sinds de jaren '60. Hoe je het ook draait of keert, wie gedronken heeft, heeft meer kans op een ongeval. Tot 3 keer meer dan een nuchter persoon.

Plus on a bu, plus le risque d'accident est important. Et il est vrai que les gros buveurs apparaissent plus souvent dans les statistiques que les autres. Mais faut-il pour autant opérer une mise en balance de ces risques?

Dans son étude, l'Institut Vias indique que l'instauration de la tolérance zéro à politique inchangée (c'est-à-dire sans étendre les contrôles) permettrait d'épargner 17 vies humaines et de réduire le nombre de blessés à concurrence de 335. Ce résultat n'est-il pas assez conséquent? Faut-il considérer que 17 vies humaines ne représentent qu'un chiffre dérisoire?

2. Point de vue de M. Koen Van Wonterghem (asbl Parents d'enfants victimes de la route)

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) répète la question posée par le président de cette asbl: pourquoi acceptons-nous encore le risque accru que constitue l'alcool au volant?

3. Point de vue de Mme Kathy Berckx

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) souligne que la gouverneure de la province d'Anvers a synthétisé dans un document tous les chiffres qu'elle a pu trouver concernant le laxisme à l'égard de la conduite sous influence en Belgique et qu'elle a ainsi mis le doigt sur la plaie. La marge de 0,5 pour mille invite le consommateur à compter les verres. Un verre ne peut pas faire de mal, deux non plus, etc. Nombreux sont les conducteurs qui pensent être juste en-dessous de la limite alors que le test d'alcoolémie se révèle positif. La conclusion est limpide: "La tolérance zéro est la seule mesure claire susceptible d'être appliquée de la même façon à tous. Quand on conduit, on ne boit pas. Quand on a bu, on ne conduit plus. Quand on doit encore conduire, on ne boit pas. La tolérance zéro est une mesure cohérente qui s'inscrit dans la ligne de la tolérance zéro instaurée à l'égard de la consommation de drogue dans la circulation" (traduction).

Quel est le taux d'adhésion à la tolérance zéro? Soixante-deux pour cent des Belges y sont favorables. Cette proportion atteint même 70 % dans le test électoral organisé par la VRT.

4. Point de vue de M. Koen Willebrords, juge de police, représentant de l'Union royale des juges de paix et juges de police

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) synthétise comme suit la vision du juge de police: "Il serait judicieux d'adopter la proposition de loi, qui est à la fois simple et claire".

Hoe meer je gedronken hebt, hoe meer kans op een ongeval. En de zware drinkers duiken vaker op in de statistieken dan wie minder heeft gedronken. *So what?* Gaat men echt die risico's afwegen tegenover elkaar?

Vias institute zegt in zijn studie dat het invoeren van nultolerantie bij ongewijzigd beleid (dus zonder controles uit te breiden) 17 doden en 335 gewonden uitspaart. Zijn die cijfers te min? Is dat slechts symboliek, 17 mensenlevens?

2. Standpunt van de heer Koen Van Wonterghem (vzw Ouders van verongelukte kinderen)

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) herhaalt de vraag van de voorzitter van de vzw Ouders van verongelukte kinderen: waarom accepteren we nog altijd dit verhoogd risico, namelijk rijden na alcoholiname?

3. Standpunt van mevrouw Kathy Berckx

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) zet in de verf dat de gouverneur van de provincie Antwerpen alle mogelijke cijfers met betrekking tot de laksheid ten aanzien van alcohol in het verkeer in België in een lijst heeft opgenomen, waarbij ze de vinger op de wonde legde. De marge van 0,5 promille nodigt uit om te gaan tellen. Eentje kan geen kwaad, twee ook niet, enzovoort. Hoe vaak denken degenen die positief blazen dat ze nog net onder die limiet zaten. De conclusie is helder: "Alleen zerotolerantie heeft het voordeel van de duidelijkheid en is voor iedereen gelijk. Wie rijdt, drinkt niet. Wie gedronken heeft, rijdt niet meer. Wie nog moet rijden, drinkt niet. Nultolerantie is consequent en consistent met de nultolerantie voor drugs in het verkeer."

Wat is het draagvlak voor nultolerantie? 62 % van de Belgen is voorstander, in de VRT-stemtest zelfs 70 %.

4. Standpunt van de heer Koen Willebrords, politierechter, namens het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politiechters

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) vat de visie van de politierechter als volgt samen: "Het wetsvoorstel verdient aanbeveling wegens de eenvoud en de duidelijkheid ervan."

Tout comme d'autres orateurs, M. Willebrords a plaidé pour l'augmentation des contrôles. Car rien ne sert de voter des lois si l'on ne contrôle pas leur application.

5. Point de vue de MM. Koen Ricour, directeur de la Police fédérale de la route, et Bart Van Thienen, chef de corps de la police locale d'Aarschot

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) souligne qu'il n'y a pas de contradiction entre le durcissement de la loi et l'augmentation des contrôles. Il s'agit d'un argument fallacieux qui a été explicitement démonté par les deux orateurs.

M. Ricour a indiqué que "la police fédérale plaide (...) pour la généralisation du taux d'alcoolémie de 0,2 g/L pour tous les conducteurs sans distinction. Ce taux présenterait l'avantage de la clarté pour les usagers de la route mais également pour la police." (Il a répété cette déclaration le 30 juin dans *Het Laatste Nieuws*, en précisant que l'on ne parvient pas à maîtriser ce problème).

M. Bart Van Thienen a expliqué quant à lui que "cette réduction généralisée n'aurait pas de répercussions négatives sur la capacité policière, ni sur le risque de sanction, alors que la limitation de cette réduction aux jeunes conducteurs ou aux conducteurs inexpérimentés entraînerait évidemment une surcharge de travail, en raison de sa complexité, et aurait donc des effets négatifs. La tolérance zéro offre l'avantage d'une procédure uniforme, de sorte qu'il n'y a pas de perte de temps lors des contrôles."

Ces contrôles seront en outre plus efficaces et plus ciblés grâce aux *samplers*.

En résumé, la tolérance zéro permettrait de renforcer l'efficacité des contrôles de police. C'est pour cela que la police souhaite l'instauration de cette mesure. Il faut cesser de prétendre le contraire.

6. Conclusion

Après ce tour d'horizon, M. Joris Vandenbroucke (sp.a) parvient à la conclusion qui est la sienne. Sont favorables à la tolérance zéro:

- les experts de la sécurité routière;
- la police de la route fédérale;
- la police locale;
- les juges de police;

Zoals anderen heeft ook deze genodigde gepleit voor meer controles. Want uiteraard, het heeft geen zin om wetten te stemmen als de naleving ervan niet wordt gecontroleerd.

5. Standpunt van de heren Koen Ricour, directeur van de Federale Wegpolitie en Bart Van Thienen, korpschef van de lokale politie Aarschot

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) beklemtoont dat er geen tegenstelling is tussen het verstrengen van de wet en het opvoeren van de controles. Het betreft een valse tegenstelling die door beide genodigden expliciet werd tegengesproken.

De heer Ricour stelt: "De federale politie pleit voor een algemene alcohollimiet van 2 % voor alle bestuurders zonder onderscheid. Dit biedt tevens het voordeel van de duidelijkheid voor verkeersdeelnemers maar ook voor de politie." Op 30 juni heeft hij dat herhaald in *Het Laatste Nieuws* want "we krijgen dit probleem niet onder controle", klonk het daar.

De heer Bart Van Thienen verklaart: "De algemene verlaagde limiet zou geen negatieve impact hebben op de politiecapaciteit, noch op de pakkans terwijl de verlaagde limiet beperkt tot jonge of onervaren bestuurders door de complexiteit wel degelijk tot werkoverlast zou leiden en aldus een negatieve impact zou hebben. Nultolerantie biedt het voordeel van uniforme procedure waardoor er geen tijdsverlies is bij controles."

Bovendien gebeuren die controles efficiënter en gericht dankzij *samplers*.

Kortom, nultolerantie verhoogt de efficiëntie van politiecontroles. Daarom is de politie vragende partij. Men moet nu maar eens ophouden met het omgekeerde te beweren.

6. Conclusie

Na dit overzicht komt de heer Joris Vandenbroucke (sp.a) tot zijn conclusie. Zijn voor nultolerantie:

- verkeersveiligheidsexperts;
- de federale wegpolitie;
- de lokale politie;
- de politierechters;

- les toxicologues;
- les parents d'enfants victimes de la route;
- les deux tiers de la population.

B. Discussion

1. Exposé de l'auteur principal et du coauteur

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) explique que la proposition de loi vise à lutter contre l'une des principales causes de mortalité routière, responsable de 150 décès par an en Belgique, à savoir: l'alcool.

L'intervenant espère que les membres pourront au moins s'accorder sur le fait que l'alcool n'a pas sa place au volant. Il estime également que personne ne contestera que la Belgique a un énorme problème de mentalité en ce qui concerne l'alcool au volant. Pour rappel:

- en semaine, le pourcentage de conducteurs pris sur le fait durant la nuit a triplé au cours des dix dernières années: un conducteur sur dix est ivre. Le week-end, ce pourcentage passe à 12 %.

- Le nombre d'accidents corporels impliquant des conducteurs sous l'influence de l'alcool a augmenté.

- Le nombre de conducteurs contrôlés en état d'ivresse a augmenté de 5,3 % l'année dernière. Depuis quinze ans déjà, ce nombre oscille aux alentours de 50 000. La police augmente le nombre de contrôles. Grâce aux "samplers", elle peut également effectuer des contrôles plus rapides et plus flexibles. Le résultat est nul.

- La dernière étude de l'institut VIAS a remis en lumière un chiffre connu depuis longtemps: un Belge sur quatre répond "oui" à la question de savoir s'il a récemment pris le volant tout en sachant qu'il avait trop bu. C'est pratiquement le double de la moyenne de l'Union européenne. C'est le chiffre le plus élevé en Europe et au sein de l'OCDE.

Bref, aucun pays n'est aussi laxiste que la Belgique à l'égard de la conduite en état d'ivresse.

Tel est le résultat après 25 ans de campagnes BOB. Des campagnes BOB dont le slogan résonne depuis 25 ans déjà: boire ou conduire, il faut choisir. La dernière campagne avait pour slogan: "BOB. 100 % sobre."

La loi stipule toutefois que BOB peut pourtant avoir un peu d'alcool dans le sang: 0,5 pour mille.

- de toxicologen;
- Ouders van verongelukte kinderen;
- twee derde van de bevolking.

B. Bespreking

1. Uiteenzetting van de hoofdindieners en de mede-indieners

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) verklaart dat het wetsvoorstel de ambitie heeft om een van de grote killers in het verkeer, goed voor 150 doden per jaar in België aan te pakken: alcohol.

De spreker drukt de hoop uit dat de leden het op zijn minst hierover eens kunnen zijn dat alcohol niet thuishoort in het verkeer. Hij denk ook dat niemand zal betwisten dat België met een enorm mentaliteitsprobleem kampt op het vlak van rijden en drinken betreft. Ter herinnering:

- het aandeel betrapte bestuurders in weeknachten is de afgelopen 10 jaar verdrievoudigd: 1 op 10 is dronken. In het weekend loopt dat aantal op tot 12 %.

- Het aantal letselgevallen met betrokkenheid van bestuurders onder invloed is gestegen.

- het aantal gecontroleerde bestuurders met teveel op is vorig jaar met 5,3 % gestegen. Al 15 jaar schommelt dat aantal op 50 000. De politie voert het aantal controles wel degelijk op, de politie kan met "samplers" ook veel sneller en flexibeler controleren: het resultaat is nul.

- een al langer bekend cijfer is in de jongste studie van *VIAS institute* opnieuw naar boven gekomen: op de vraag of men recent gereden heeft, goed wetende dat men teveel op had, antwoordt 1 op 4 Belgen "ja". Bijna dubbel zoveel als het EU-gemiddelde. Het hoogste cijfer in Europa, het hoogste cijfer in de OESO.

Kortom, er is geen enkel land waar men zo laks om springt met drinken en rijden als België.

Dat is het resultaat na 25 jaar BOB-campagnes. BOB-campagnes waarvan de boodschap al 25 jaar klinkt: drinken en rijden gaan niet samen. De recentste: "Helemaal BOB. Nul op."

In de wet staat echter dat BOB toch een beetje op mag hebben. 0,5 promille.

Un Belge sur 3 conduit sous l'emprise de l'alcool, 33 % des Belges répondent oui à la question de savoir s'ils ont conduit en état d'ivresse. Sur ce point aussi, notre pays atteint des chiffres records.

Pour un Belge sur 4, un peu signifie "un peu trop", voire même "beaucoup trop".

C'est donc un mythe de croire que l'alcool au volant est le problème d'une petite minorité. Et ce problème touche toutes les couches de la population, les hommes et les femmes, les jeunes et les vieux.

Il est temps maintenant d'ancrer enfin le slogan de 25 années de campagnes BOB dans la loi.

La tolérance zéro est le signal le plus clair. C'en est terminé de compter le nombre de bières.

Cette approche est la plus sûre: celui qui ne boit pas conserve tous ses réflexes.

Il en va également de la crédibilité de la politique. Lors de chaque débat, on commence par déclarer que "boire et conduire sont incompatibles". Cela fait 25 ans que ce message est imprimé sur les affiches des campagnes BOB. Et pourtant, la loi l'autorise.

La tolérance zéro existe pour les chauffeurs de taxi, de bus ou de camion. Pourquoi pour eux et pas pour les autres conducteurs? Les chauffeurs professionnels et les autres conducteurs partagent pourtant les mêmes routes.

Pourquoi prévoir une tolérance zéro pour toutes les drogues possibles et pas pour l'alcool?

La politique ne peut pas rester à la traîne. Quelle est encore la crédibilité de ces campagnes BOB, qui martèlent sur des affiches que boire et conduire sont incompatibles, si la Chambre n'ancore pas ce principe dans la loi?

L'intervenant espère que la commission se fera l'interprète de la société, au sein de laquelle les spécialistes plaident unanimement pour une tolérance zéro. Il compte sur le soutien de la commission à la proposition de loi.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) est convaincue que les membres de la commission sont tous préoccupés par la sécurité routière et poursuivent l'objectif de zéro tués sur les routes. Il est important que les règles de circulation soient claires pour chaque usager de la route et qu'elles aient un caractère contraignant. À la lumière de tout ce qui précède – l'augmentation du nombre de tués sur les routes, y compris des victimes de l'alcool

1 op 3 Belgen rijdt en drinkt, 33 % zegt ja op de vraag of men gedronken en gereden heeft. Ook hier staat dit land aan de top.

Bij 1 op 4 is een beetje, "een beetje teveel" of zelfs "veel te veel".

Dat problematisch drinken en rijden een probleem is van een kleine minderheid, is dus een mythe. En het gebeurt in alle lagen van de bevolking, mannen en vrouwen, jongeren en ouderen. Beginnende en ervaren bestuurders.

Het is nu tijd is om de slogan van 25 jaar BOB-campagnes eindelijk ook eens in de wet te verankeren.

Nultolerantie is het duidelijkst. Het is uit met pintjes tellen.

Dat is het veiligst: wie niet heeft gedronken, verliest geen reflexen.

Het gaat hier ook om de geloofwaardigheid van de politiek. Elk debat start met een verklaring dat "drinken en rijden niet samengaan". Al 25 jaar wordt dat op de affiches van de BOB-campagnes gedrukt. En toch wordt het toegelaten.

Er bestaat nultolerantie voor wie met taxi, bus of vrachtwagen rijdt. Waarom voor hen wel en voor anderen niet? Professionele chauffeurs en anderen delen toch dezelfde wegen?

Waarom wel nultolerantie voor alle mogelijke drugs en niet voor alcohol?

De politiek kan niet achterblijven. Hoe geloofwaardig zijn die BOB-campagnes nog, waarin al 25 jaar op affiches wordt gedrukt dat drinken en rijden niet samengaat, als de Kamer dit principe niet eens in de wet zou verankeren?

De spreker drukt de hoop uit dat uw commissie zal optreden als de vertolker van de samenleving, waarbij specialisten unisono pleiten voor nultolerantie. Hij rekent op steun voor het wetsvoorstel.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) drukt haar overtuiging uit dat de commissieleden allen bezorgd zijn om de verkeersveiligheid en naar zero verkeersdoden streven. Duidelijke verkeersregels voor elke weggebruiker zijn daarbij van belang, net zoals de afdwingbaarheid ervan. In het licht van al het voorgaande – de stijging van het aantal verkeersdoden met inbegrip van het aantal alcoholgerelateerde slachtoffers, enerzijds, het

au volant, d'une part, les recherches, les résultats et les auditions, d'autre part – une seule attitude est possible: agir pour réduire le nombre de tués sur les routes et tendre vers l'objectif de zéro victimes.

On avance l'argument qu'il convient d'accroître la probabilité de verbalisation. En réponse à une question de l'intervenante concernant le nombre de contrôles d'alcoolémie, la ministre de l'Intérieur répond que tous les contrôles ne sont pas enregistrés, mais qu'il s'agit en fait principalement des contrôles effectués pendant les campagnes BOB. En 2018, 775 242 contrôles ont été effectués au cours d'une campagne BOB et près de 150 000 de plus ont été effectués en 2019. Le nombre accru de contrôles indique une augmentation du nombre de conducteurs conduisant en état d'ivresse, de sorte que l'augmentation de la probabilité de verbalisation ne suffit pas à elle seule.

Il est intéressant de noter qu'au cours des auditions, tous les orateurs, des parents d'enfants victimes de la route à la police et aux magistrats, se sont montrés favorables à la tolérance zéro. Cette tolérance zéro apporte une clarté aux usagers de la route (les personnes contrôlées) et à la police (ceux qui effectuent les contrôles).

Il serait utile d'étendre l'offre de transports en commun si la tolérance zéro est instaurée. Toutefois, les cyclistes ne doivent pas être soumis à la même règle, car l'impact d'un accident de vélo est considérablement moins important que celui d'un accident de voiture. L'Allemagne opère d'ailleurs une distinction avec le trafic non motorisé.

2. Questions et observations des membres

M. Vincent Scourneau (MR) comprend parfaitement les objectifs, mais il considère que les moyens pour atteindre ces objectifs sont disproportionnés.

Il n'a guère de sens d'imposer une tolérance zéro à tous les usagers de la route, alors que le nombre de policiers et de magistrats reste identique. Cette mesure ne rendra donc pas les routes plus sûres. Actuellement déjà, le nombre de contrôles est considéré comme trop faible et le parquet ne dispose pas de moyens suffisants. Une norme plus stricte pour tous favorise ceux qui conduisent en état de forte ébriété.

Il serait préférable de miser sur la sensibilisation, la prévention et les contrôles. La proposition libérale vise la tolérance zéro, mais pour les conducteurs inexpérimentés, parce qu'ils représentent un risque plus important. Il s'avère en effet qu'ils perdent plus rapidement leurs réflexes lorsqu'ils consomment de l'alcool. La Belgique

onderzoek de resultaten en de hoorzittingen anderzijds – is maar een houding mogelijk: actie ondernemen, om het aantal doden te verminderen en naar nul slachtoffers te evolueren.

Het argument wordt naar voren geschoven dat de pakkans moet worden verhoogd. Op een vraag van de sprekerster in verband met het aantal alcoholcontroles antwoordt de minister van Binnenlandse Zaken dat niet alle controles worden geregistreerd, maar eigenlijk vooral de controles tijdens de BOB-campagnes. In 2018 werden tijdens een BOB-campagne 775 242 controles uitgevoerd en bijna 150 000 meer in 2019. Het toegenomen aantal controles duidt op een toename van het aantal bestuurders dat onder invloed rijdt, zodat het verhogen van de pakkans alleen niet voldoende is.

Interessant aan de hoorzittingen was dat alle sprekers, van Ouders van verongelukte kinderen tot de politie en de magistraten, voorstander zijn van nultolerantie. Het geeft duidelijkheid voor de weggebruikers (de gecontroleerden) en de politie (zij die de controle uitvoeren).

Uitbreiding van het openbaar vervoer zou nuttig zijn indien een nultolerantie wordt ingesteld. Fietsers dienen echter niet aan dezelfde regel te worden onderworpen, omdat de impact bij een fietsongeval aanzienlijk minder zwaar zijn dan bij een auto-ongeval. In Duitsland wordt trouwens een onderscheid gemaakt met niet-gemotoriseerd verkeer.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Vincent Scourneau (MR) heeft veel begrip voor de doelstellingen, maar acht de middelen om die te bereiken buiten proportie.

Het is weinig zinvol om nultolerantie aan iedereen op te leggen terwijl het aantal politieagenten en magistraten gelijk blijft. De maatregel zal de straten dus niet veiliger maken. Nu al beschouwt men het aantal controles te gering en het parket beschikt over onvoldoende middelen. Een strengere norm voor iedereen begunstigt zij die zwaar onder invloed rijden.

Beter is het om in te zetten op bewustmaking, preventie en controles. Het liberale voorstel beoogt nultolerantie, maar dan voor onervaren chauffeurs, omdat zij een groter risico vormen. Het blijkt immers dat ze sneller hun reflexen verliezen, wanneer zij alcohol gebruiken. België is een uitzondering op dat veld, alle buurlanden

fait figure d'exception dans ce domaine. Tous les pays voisins ont déjà édicté des règles pour les conducteurs inexpérimentés. Mais avec une tolérance zéro généralisée, la Belgique se démarquerait également, car cette mesure n'existe dans aucun pays voisin. Pourquoi la Belgique suivrait-elle l'exemple de pays lointains comme la Hongrie et la Roumanie, qui ont également peu de choses en commun avec la Belgique sur le plan culturel?

Comment peut-on expliquer à un citoyen irréprochable, qui roule peut-être depuis cinquante ans déjà, qu'il ne sera dorénavant plus question de boire un verre ou deux avant de prendre le volant? Ce que l'on a toléré si longtemps sera brusquement interdit et cette décision interviendra justement à un moment où nos libertés individuelles sont fortement bridées. Pire: quiconque boira un verre et prendra le volant commettra une infraction. Cette mesure sera aussi asphyxiante que de porter un masque buccal pendant une réunion de commission. C'est dire!

Le moment est également mal choisi pour instaurer cette tolérance zéro, sachant quelles difficultés se posent dans certains secteurs. Le secteur horeca mérite d'être soutenu et interdire l'alcool lui assénera inévitablement le coup de grâce.

Lorsqu'on édicte des règles, il faut également pouvoir compter sur l'adhésion des citoyens, ce qui ne semble pas être le cas en l'espèce. Quand la population n'adhère pas aux mesures proposées, un problème se pose, comme l'a constaté le président français lorsqu'il a voulu modifier la vitesse maximale autorisée et s'est heurté à une résistance telle qu'il a dû tout simplement faire marche arrière.

Bref, la question de la tolérance zéro est extrêmement sensible et la tolérance zéro est proposée à un moment particulièrement sensible. Elle toucherait en outre toute une catégorie d'usagers de la route qui n'ont rien à se reprocher.

Les libéraux sont favorables à la sécurité routière, mais celle-ci doit être améliorée progressivement en prenant des mesures adaptées au moment opportun. C'est pourquoi ils voteront contre la tolérance zéro généralisée et proposent de n'imposer la tolérance zéro qu'aux chauffeurs inexpérimentés.

M. Wouter Raskin (N-VA) partage les préoccupations en matière de sécurité routière mais estime que la tolérance zéro n'est pas une solution miracle bien qu'elle soit présentée comme telle. La plupart des conducteurs adoptent un comportement responsable sur la route, à l'exception d'une petite minorité. Va-t-on pour autant loger tout le monde à la même enseigne en adoptant une

hebben wel al regels uitgevaardigd voor onervaren chauffeurs. Maar ook met een algehele nultolerantie zou België apart staan, omdat het in geen enkel buurland bestaat. Waarom zou België het voorbeeld volgen van ver verwijderde landen zoals Hongarije en Roemenië, die ook cultureel weinig met België gemeen hebben?

Hoe kan men aan een onberispelijke burger, die misschien al wel vijftig jaar rijdt, uitleggen dat het voortaan uit is met het drinken van een glas of twee vooraleer men het stuur neemt? Wat zolang mocht, wordt plotseling verboden, en dan nog wel in een periode die zo sterk de persoonlijke vrijheden inbindt. Erger, wie een glas drinkt en dan rijdt, pleegt nu ineens een inbreuk. Dit is even verstikkend als het dragen van een mondkapje tijdens een commissievergadering. Het is veelzeggend.

Het ogenblik om nultolerantie op te leggen is ook slecht gekozen, als men beseft voor welke moeilijkheden sommige sectoren staan. De horeca verdient steun en het alcoholverbod zal onvermijdelijk de genadeslag toebrengen.

Wanneer men regels uitvaardigt, moet men ook kunnen rekenen op een maatschappelijk draagvlak en dat lijkt er niet te zijn. Wat er gebeurt wanneer de bevolking niet mee is, heeft de Franse president ondervonden bij de aanpassing van de maximumsnelheid toen hij enige tijd geleden op zo'n verzet stuitte, dat hij zijn maatregel gewoon weer moest intrekken.

Kortom, nultolerantie ligt buitengewoon gevoelig en wordt voorgesteld op een bijzonder gevoelig moment. Het viseert bovendien een hele groep weggebruikers die zich niets te verwijten hebben.

De liberalen zijn gewonnen voor verkeerveiligheid, maar die moet geleidelijk worden verbeterd, met aangepaste maatregelen op een geschikt ogenblik. Ze zullen daarom tegen algemene nultolerantie stemmen, en stellen voor om nultolerantie alleen aan onervaren chauffeurs op te leggen.

De heer Wouter Raskin (N-VA) deelt de bezorgdheid rond verkeerveiligheid, maar nultolerantie is geen magische oplossing, hoewel dat zo wordt voorgesteld. De meeste chauffeurs gedragen zich verantwoordelijk in het verkeer, naast een kleine minderheid die dat niet doet. Gaat men nu iedereen daarom over dezelfde kam scheren, met een wetvoorstel dat het probleem niet ten

proposition de loi qui ne vise pas le fond du problème? L'alcool au volant est un problème mais ce problème est dû aux taux d'alcoolémie élevés. La valeur actuelle de 0,5 pour mille repose sur une base pertinente. On peut certes affirmer que même une faible consommation d'alcool altère la conduite mais il en va de même pour la téléphonie mobile "mains libres", l'absence de climatisation à bord ou les enfants difficiles sur la banquette arrière.

Le cœur du problème réside dans le regard que les Belges posent sur l'alcool au volant: c'est une question de mentalité. D'autre part, il est difficile de faire respecter les règles. Dans son dernier avis, l'*Institut VIAS* indique que la plupart des victimes doivent leur salut au respect de la législation en vigueur. C'est pourquoi le membre préconise que l'on augmente le risque de verbalisation, qui est aujourd'hui pratiquement nul, et que l'on prévoie des poursuites pénales adéquates. On ne peut pas tolérer qu'un conducteur encoure une énième interdiction de conduire: cet individu doit être mis en prison. Il est également grand temps d'instaurer le permis à points. Les exemples venant de l'étranger indiquent que le permis à points agit sur la sécurité, et peut également influencer les mentalités. En Belgique, il épargnerait une centaine de vies.

M. Frank Troosters (VB) admet que la proposition de loi poursuit un objectif très noble. Il faut toutefois être conscient que, quelle que soit la norme, il y aura toujours des irréductibles pour rouler sous l'influence de l'alcool. Amener à zéro le nombre des victimes d'accidents de la route provoqués par l'alcool serait fantastique mais cet objectif est peu réaliste. Si l'on fait une comparaison avec les homicides, on s'aperçoit que l'existence de lourdes sanctions n'empêche pas de tuer. Il serait regrettable qu'une catégorie importante de personnes qui n'ont pas consommé plus d'un verre de vin en mangeant doivent subir les conséquences des actes de ceux qui se conduisent de manière irresponsable. Il est gênant que tous les conducteurs soient logés à la même enseigne. On ne peut pas nier qu'un seul verre d'alcool altère le comportement au volant, mais la conduite n'est gravement altérée qu'à partir de taux d'alcoolémie plus élevés. Il convient donc plutôt d'arrêter les contrevenants impénitents et de faire évoluer les mentalités en augmentant le risque de verbalisation, en durcissant les sanctions et en sensibilisant davantage – à ce propos, pourquoi ne pas sensibiliser tout au long de l'année? Si la sensibilisation est efficace, on ne sait pas, en revanche, si la proposition de loi le sera. Bref, il faut surtout prévoir les moyens nécessaires. La situation du secteur horeca est extrêmement préoccupante et les prochains mois seront cruciaux. La dimension économique, subordonnée à la dimension humaine, doit également être prise en compte.

gronde aanpakt? Alcohol in het verkeer is wel een probleem, maar wegens de hoge promillages. De bestaande waarde van 0,5 promille heeft een pertinente basis. Men mag dan wel beweren dat zelfs gering alcoholverbruik een invloed heeft op het rijgedrag, maar dat geldt ook voor handenvrij bellen, de afwezigheid van airconditioning in een auto, of lastige kinderen op de achterbank.

De kern van het probleem is de manier waarop Belgen aankijken tegen rijden en alcohol: dit heeft te maken met de mentaliteit. Anderzijds blijkt het moeilijk om de regels af te dwingen. In het jongste advies van *VIAS institute* staat dat de meeste slachtoffers worden gered door de handhaving van de huidige wetgeving. Om deze redenen pleit het lid voor een verhoogde pakkans, die thans bijna onbestaand is, met een adequate strafopvolging. Dat iemand voor de drieëntwintigste keer een rijverbod oploopt, kan niet worden geduld; deze persoon hoort in de gevangenis. Het wordt ook hoog tijd om het rijbewijs met punten uit te voeren. Voorbeelden uit het buitenland tonen dat het een weerslag heeft op de veiligheid en dat het ook de mentaliteit kan beïnvloeden. Op deze wijze zouden in België 100 doden minder vallen.

De heer Frank Troosters (VB) erkent dat het doel van het wetsvoorstel zeer nobel is. Men dient echter te beseffen dat wat de norm ook is, er steeds hardnekkige personen zullen zijn die onder invloed rijden. Het reduceren tot nul van het aantal verkeersslachtoffers te wijten aan alcohol tot nul zou fantastisch zijn; het is weinig realistisch. Vergelijk het met moord: hierop staan zware straffen, en toch wordt er vermoord. Het zou jammer zijn als een grote groep personen, die zich aan een glaasje wijn bij de maaltijd houden, moeten opdraaien voor diegenen die zich onverantwoord gedragen. Het is storend om ze allemaal op dezelfde manier te beschouwen. Dat het spreekwoordelijke glas het rijgedrag beïnvloedt, kan niet worden ontkend, maar het rijgedrag wordt pas ernstig beïnvloed bij hogere promillages. Het komt er dus op aan de hardnekkige overtreders aan te pakken en de mentaliteit te wijzigen door een verhoogde pakkans, een strengere bestraffing en een betere bewustmaking – wat dit laatste betreft, waarom zelfs niet het hele jaar door? Bewustmaking werkt, dat het wetsvoorstel effecten zal sorteren, staat niet vast. Kortom, het is vooral nodig om de nodige middelen in te zetten. Daarnaast baart de situatie van de horecasector toch grote zorgen, en de volgende maanden zijn cruciaal. Ook het economische aspect – dat onderschikt is aan een mensenleven – dient in beschouwing te worden genomen.

Le groupe de l'intervenant ne soutiendra pas la proposition de loi.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate avec satisfaction que la préoccupation concernant la sécurité routière n'a jamais été aussi partagée en commission de la Mobilité. Il estime que cela donne de l'espoir car beaucoup de choses restent à améliorer.

Boire ou conduire, il faut choisir. C'est évident. C'est également le meilleur message en termes de communication. Mais du point de vue du législateur et de la sécurité routière, peu importe que l'alcoolémie soit fixée à 0,5 ou 0,2 pour mille. Et si l'objectif est de réduire effectivement le nombre des victimes de la route, il faut réfléchir à la manière dont cet objectif pourra être atteint. On peut douter que les conducteurs qui boivent réellement trop et conduisent en état d'ivresse ne prendront plus le volant si la tolérance est fixée à zéro. On peut également se demander si le fait de s'adresser aux conducteurs qui boivent un verre à deux verres améliorera la sécurité routière. On ne dispose pas non plus de statistiques, pas non plus à propos du nombre d'accidents dans le cadre desquels un taux d'alcoolémie inférieur à 0,5 pour mille a été enregistré. Or, on sait qu'un taux de 0,5 grammes d'alcool par litre de sang a un effet, quoique très limité, comparable à celui d'une conversation avec un passager ou du réglage de la radio. On peut dès lors douter que la tolérance zéro ait un impact réel. L'absence de lien entre la limite et la conduite sous influence a également été démontrée. Dans quatre pays appliquant la tolérance zéro, on constate même que la conduite alcoolisée n'a pas diminué. La norme de 0,5 est pratiquement la référence dans toute l'Europe et ce n'est pas un hasard puisque les effets ne se font sentir qu'au-delà de cette limite. Seuls sept États membres non limitrophes ont fixé la limite à 0,2, 0,1, ou 0,0. En tant que pays de transit, la Belgique doit également tenir compte des règles appliquées chez ses voisins.

La question est de savoir comment le nombre de victimes de la route peut être réduit. Cela demande un processus rationnel et des propositions de loi à la loi efficaces et effectives. Sachant que les accidents graves sont provoqués par des taux d'alcoolémie élevés, il n'est peut-être pas pertinent de se focaliser sur la limite inférieure. Il serait préférable d'intercepter les conducteurs qui ont beaucoup bu – dont le taux atteint 1,7 pour mille. En élargissant le spectre à tous les conducteurs, on relâchera l'attention accordée aux conducteurs en état d'ivresse qui ne veulent rien entendre, à moins que le nombre de contrôles augmente suffisamment – ce point n'étant toutefois pas abordé dans la proposition de loi. On peut craindre que la capacité répressive diminuera même à mesure que le taux d'alcoolémie autorisé baissera.

De fractie van de spreker zal het wetsvoorstel niet steunen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt met tevredenheid vast dat de bezorgdheid rond veilig verkeer in de commissie Mobiliteit nog nooit zo ruim was, en dat is hoopgevend, want er kan nog veel verbeteren.

Alcohol en rijden, zoveel is duidelijk, gaan niet samen. Dit is ook de beste boodschap vanuit communicatief oogpunt. Maar vanuit het standpunt van de wetgever en voor de verkeersveiligheid maakt het niet uit of e limiet op 0,5 of 0,2 promille alcohol in het bloed ligt. En als het de bedoeling is om minder slachtoffers in het verkeer te hebben, dan dient er te worden nagedacht over de manier waarop het streefdoel kan worden bereikt. Het valt te betwijfelen dat diegenen die werkelijk teveel drinken en onder invloed rijden niet meer zouden rijden bij nultolerantie. Men kan zich ook afvragen of het verkeer veiliger wordt door zich te richten op de bestuurders die een of twee glaasjes drinken. Er zijn ook geen data beschikbaar, noch met betrekking tot het aantal ongevallen waarbij het promille onder 0,5 ligt. Wel is bekend dat 0,5 gram per liter een effect heeft, maar dan zeer gering, vergelijkbaar met het praten met je medepassagier of prutsen aan de radio. Het valt te betwijfelen dat nultolerantie dan ook echt een uitwerking zou hebben. Er blijkt ook geen verband te bestaan tussen de limietwaarde en het rijden onder invloed. In vier landen met nultolerantie wordt alcohol achter het stuur zelfs niet teruggedrongen. 0,5 is ook zowat een standaardnorm in heel Europa, en niet voor niets: de effecten zijn pas gevoelig boven die waarde. Slechts 7 EU-landen hanteren 0,2, 0,1, of 0,0 als norm, de buurlanden niet. België dient als transitland ook rekening te houden met de regels rondom.

De vraag die beantwoord moet worden, is hoe het aantal verkeersslachtoffers naar beneden kan worden gehaald. Dit vergt een rationeel proces, met wetsvoorstellen die efficiënt en effectief zijn. Als men weet dat de zware ongevallen veroorzaakt worden bij hoge promillages, is het misschien niet pertinent om zich op de ondergrens te richten. Men zou beter de chauffeurs aanpakken die zwaar hebben gedronken – 1,7 promille. Door de aandacht te verbreden naar alle chauffeurs, verlicht de druk op de hardleerse dronken bestuurders, tenzij de controles voldoende toenemen – maar dat punt komt niet aan bod in het wetsvoorstel. Gevreesd kan worden dat zelfs de handhavingcapaciteit vermindert, wanneer de promillagegrens zakt.

Sur le plan de la communication, la tolérance zéro envoie un message clair, ce qui est positif. Notre société a toujours tendance à considérer que boire un verre ne peut pas faire de mal mais si on peut déplorer cette attitude, il ne faut pas exagérer non plus. En effet, peu de conducteurs flirtent avec la limite autorisée. La plupart des conducteurs qui ont bu dépassent largement cette limite. S'il est vrai que l'acceptation, en Belgique, du fait de conduire après avoir bu reste problématique, l'instauration de la tolérance zéro ne résoudra pas ce problème.

Les chiffres et les études disponibles ne permettent pas de convaincre le membre que la modification législative à l'examen apportera une contribution importante à la sécurité routière. S'il est vrai que les symboles ont du sens, toute législation devrait aussi avoir des retombées positives pour la société. Or, les informations disponibles ne laissent pas penser que ce sera le cas en l'occurrence. Ce qui est certain, en revanche, c'est que le respect du plafond actuel permettrait de sauver 111 vies sur les routes et de réduire le nombre d'accidents de 9 000 unités. Si l'objectif est vraiment de renforcer la sécurité routière, il convient aussi de souligner le caractère contraignant des normes en vigueur. Quand on sait que l'alcoolémie moyenne des automobilistes impliqués dans un accident de la route oscille entre 1,6 et 1,7 pour mille, on perçoit aisément les points à améliorer.

En résumé, le membre doute que la proposition de loi à l'examen produise un effet quelconque et plaide pour des mesures efficaces, comme le permis de conduire à points ou l'éthylotest anti-démarrage (alcolock), qui sont beaucoup plus contraignants pour garantir la sécurité routière.

Pour *M. Josy Arens (cdH)*, les choses sont claires: boire ou conduire, il faut choisir. L'instauration de la tolérance zéro faciliterait la vie des conducteurs dès lors que ceux-ci n'auraient plus à calculer le nombre de verres qu'ils peuvent boire. Cette tolérance zéro faciliterait également la vie des conducteurs qui ne boivent pas dès lors que, si cette tolérance zéro devient la norme, la police ne sera plus surprise de rencontrer des conducteurs sobres lors des contrôles d'alcoolémie. Et quoi que l'on prétende, même une petite quantité d'alcool altère les capacités des conducteurs. S'il est vrai que le secteur horeca vit des heures difficiles, les clients qui vont au café ou au restaurant y vont rarement seuls. Cela signifie que seule une personne du groupe doit rester sobre. Quoi qu'il en soit, on peut aussi boire autre chose que de l'alcool. Un jus de fruits peut être délicieux, de même qu'un apéritif sans alcool. L'intervenant est favorable à la proposition de loi à l'examen car, même si la tolérance zéro ne donne guère de résultats, chaque vie sauvée est une victoire.

Communicatief is nultolerantie een duidelijke boodschap, en dat is een positief element. Het is nog steeds een maatschappelijk gegeven dat een glaasje geen kwaad kan en men kan dat betreuren, maar men moet dat ook niet overdrijven. Weinig bestuurders flirten met de grens. De meesten die gedronken hebben en over de grens gaan, zitten er ver boven. De aanvaarding in België dat rijden en alcohol samengaan, blijft niettemin een probleem, maar een nullimiet zal dat niet verhelpen.

Het beschikbare cijfermateriaal en de studies voorhanden kunnen het lid niet overtuigen dat de voorgestelde wetwijziging een belangrijke bijdrage zal leveren tot de verkeersveiligheid. Symboliek is betekenisvol, maar wetgeving dient ook positieve gevolgen voor de samenleving teweeg te brengen en uit de informatie valt niet op te maken dat dit het geval zal zijn. Wel staat vast dat bij de handhaving van de huidige limiet het verkeer 111 verkeersslachtoffers minder zal eisen, en 9 000 ongevallen minder. Als men werkelijk inzicht met verkeersveiligheid, moet men ook op de afdwingbaarheid van de reeds bestaande normen aandringen. Als je weet dat de gemiddelde promillage van bestuurders betrokken bij een verkeersongeval 1,6 of 1,7 bedraagt, is het evident wat de aandacht verdient.

Kortom, het lid betwijfelt dat het voorstel effecten zou sorteren en pleit voor effectieve maatregelen, zoals het rijbewijs met punten of het alcoholslot, dat veel ingrijpender is om verkeersveiligheid tot stand te brengen.

Voor *de heer Josy Arens (cdH)* staan de zaken duidelijk: het is rijden of drinken. Nultolerantie vergemakkelijkt wel het leven, want je moet niet meer berekenen hoeveel je op mag hebben. Nultolerantie zal ook soelaas brengen voor diegenen die niet drinken, want als dat de norm is, zal de politie niet meer verbaasd opkijken wanneer ze een nuchtere bestuurder controleren op alcoholgebruik. En wat men ook bewere, zelfs een geringe hoeveelheid alcohol beïnvloedt de rijvaardigheid. De horecasector beleeft moeilijke tijden, maar wie met de auto een café of restaurant bezoekt, trekt er zelden alleen op uit. Met andere woorden, in een gezelschap hoeft alleen eentje niet te drinken. Sowieso kun je ook wat anders drinken dan alcohol. Fruitsap kan heel lekker zijn, ook een aperitief zonder alcohol. De spreker drukt zich uit ten gunste van het wetsvoorstel, zelfs al zal nultolerantie misschien weinig resultaat opleveren, want elke dode minder is een succes.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) constate avec satisfaction que l'attitude de la population belge à l'égard de l'alcool au volant évolue dans le bon sens. La proposition de loi à l'examen poursuit un objectif noble, mais on peut se demander si elle pourra atteindre son objectif. Lorsque des règles ne sont pas respectées, ce n'est pas leur durcissement sur papier mais bien la mise en œuvre de leur respect qui apporte une solution. Il convient de renforcer le risque de verbalisation, qui est aujourd'hui trop faible. Il faut renforcer la sécurité routière de tous. La membre n'est pas favorable à une législation qui ne ferait que donner l'impression que les choses s'améliorent.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) estime que la consommation d'alcool constitue un problème social. Boire et conduire ne sont pas compatibles. Il est temps de remédier à ce problème à l'aide d'un plan d'action national. La membre plaide pour l'augmentation des moyens en faveur de la prévention et de l'éducation. Les campagnes BOB ont été supprimées cet été et les contrôles de vitesse et d'alcoolémie sont moins nombreux alors qu'il faudrait faire le contraire. Les pouvoirs publics devraient élargir l'offre de transports publics, y compris durant la nuit. Malheureusement, les investissements sont trop faibles et l'offre est insuffisante. L'abaissement des plafonds n'entraînera pas, à lui seul, un changement de comportement. Une vision globale fait défaut.

Mme Laurence Zanchetta (PS) estime que l'objectif de sauver des vies est très noble. Elle partage les préoccupations des auteurs de la proposition de loi à l'examen. La question est de savoir si les moyens humains et financiers à disposition sont suffisants pour faire respecter les règles. Pour réduire le nombre d'accidents de la route, il convient également d'agir contre les conducteurs qui présentent les alcoolémies les plus élevées. La priorité devrait être de faire respecter les règles existantes. La prévention et la sensibilisation peuvent contribuer à renforcer la sécurité routière.

La proposition des libéraux d'instaurer la tolérance zéro pour une catégorie particulière vise spécifiquement les jeunes, qui sont stigmatisés et discriminés. Pourquoi la consommation d'alcool serait-elle plus problématique chez les jeunes adultes que chez les autres adultes?

Le groupe socialiste s'abstiendra lors du vote sur la proposition instaurant une tolérance zéro généralisée et sur la proposition instaurant la tolérance zéro pour certains conducteurs.

3. Réponses de l'auteur principal

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) souligne que sa proposition suscite un débat utile, mais ne bénéficie pas

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) stelt met tevredenheid vast dat de opvattingen inzake rijden achter het stuur in België in de goede zin evolueren. Het wetsvoorstel streeft een nobel doel na, maar het is twijfelachtig of het ook zijn doel kan treffen. Als regels niet worden nageleefd, is verstrenging op papier geen oplossing, wel handhaving. De pakkans dient te worden verhoogd, die is nu te gering. De verkeersveiligheid moet voor iedereen verbeteren. Het lid wil geen wetgeving die alleen de indruk wekt dat de zaken erop vooruitgaan.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) is van oordeel dat alcoholconsumptie een maatschappelijk probleem is. Rijden en drinken gaan ook niet samen. Het is tijd om met een nationaal actieplan wat aan de toestand te doen. Het lid pleit voor meer middelen ten gunste van preventie en opvoeding. De BOB-campagnes deze zomer zijn afgeschaft, er wordt minder op snelheid en alcohol gecontroleerd, terwijl het tegendeel nodig is. De overheid moet het openbaar vervoer uitbreiden, ook tijdens nachtelijke uren. Jammer genoeg wordt er te weinig geïnvesteerd en is het aanbod ontoereikend. Het verlagen van de toegestane grenswaarden zal op zichzelf geen gedragswijziging veroorzaken. Een algemene visie ontbreekt.

Levens redden is voor *mevrouw Laurence Zanchetta (PS)* zeer nobel. Ze deelt de bezorgdheid van de indieners. Vraag is of er voldoende menselijke en financiële middelen ter beschikking worden gesteld om de regels te doen naleven. Om het aantal verkeersongevallen te reduceren, is het nodig dat zij die de hoogste alcoholwaarden innemen ook worden aangepakt. Men dient bij voorrang de bestaande regels af te dwingen. Preventie en bewustmaking kunnen helpen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Het voorstel van de liberalen om nultolerantie in te voeren voor een bepaalde categorie spitst zich toe op jongeren, die gestigmatiseerd en gediscrimineerd worden. Waarom zou drinken bij jonge volwassenen een groter probleem zijn dan bij oudere?

De socialistische fractie zal zich onthouden bij de stemming van het voorstel voor algemene nultolerantie, en bij het voorstel dat in nultolerantie voor bepaalde chauffeurs voorziet.

3. Antwoorden van de hoofdindieners

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) merkt dat zijn voorstel een nuttig debat oplevert, maar dat het geen al

d'un large soutien. Bien que tout le monde s'accorde à dire que boire et conduire ne sont pas compatibles, il n'existe pas de majorité pour inscrire ce principe dans la législation.

Les arguments de M. Scourneau surprennent l'intervenant dès lors qu'ils ont été systématiquement réfutés au cours des auditions. Il vise surtout l'affirmation selon laquelle il serait préférable de réserver la tolérance zéro à une catégorie particulière de conducteurs au motif que la généralisation de la tolérance zéro surchargerait les parquets et la police, affirmation qui a été réfutée à la Chambre par la police fédérale et par les juges de police, qui sont défavorables à l'ajout d'une catégorie distincte de conducteurs moins expérimentés aux catégories existantes des conducteurs professionnels et de tous les autres conducteurs.

M. Scourneau compare la Belgique avec ses voisins, où la tolérance zéro n'existe pas. Mais l'auteur de la proposition de loi à l'examen a fait de même. Chez nos voisins, moins de la moitié des personnes interrogées, soit trois fois moins de personnes, répondent par l'affirmative à la question de savoir s'ils prennent le volant après avoir trop bu. Le laxisme existant justifie un durcissement des mesures, maintenant qu'il est apparu que l'organisation de campagnes et la distribution de porte-clés ne sont guère efficaces.

D'autres membres s'opposent à la modification de la loi, arguant qu'il faudrait accroître le risque de verbalisation. Ils ignorent l'analyse rationnelle présentée par les invités au cours des auditions et se laissent guider par leurs émotions, ou relativisent les répercussions de la tolérance zéro. Selon l'institut Vias, l'instauration de la tolérance zéro constituerait néanmoins une avancée. Cette mesure aurait aussi un effet psychologique: les conducteurs qui estimerait pouvoir encore boire un verre s'abstiendraient de le faire.

Comme d'autres, l'intervenant est favorable au renforcement du risque de verbalisation, ou à un durcissement des peines, et à des mesures contre les récidivistes. Quand le permis de conduire à points sera-t-il introduit?

Il ne comprend toutefois pas pourquoi le Parlement a dès lors instauré la tolérance zéro pour les chauffeurs professionnels. Quelle est la différence par rapport aux autres conducteurs, si ce n'est que les chauffeurs professionnels sont considérablement plus expérimentés et que leurs compétences de conduite sont bien meilleures? Pourquoi la tolérance zéro est-elle imposée à ces conducteurs en particulier et pas aux autres?

te brede steun geniet. Hoewel iedereen het eens is dat rijden en drinken niet samengaan, is er geen meerderheid om dat principe wettelijk te verankeren.

De argumenten van de heer Scourneau verbazen de spreker, omdat ze een voor een werden weerlegd tijdens de hoorzittingen. Vooral de bewering dat het beter is om nultolerantie alleen voor een bepaalde categorie voor te behouden, omdat een algemene nultolerantie parketten en politie gaat overbelasten, werd in de Kamer tegengesproken door de federale politie en door politierechters die negatief staan tegenover een aparte categorie minder ervaren bestuurders, naast de professionele bestuurders en alle anderen.

Hij vergelijkt België met de buurlanden, waar geen nultolerantie bestaat. Maar dat doet de indiener van het wetsvoorstel ook. In de buurlanden antwoorden minder dan de helft van de respondenten of zelfs driemaal minder "ja" op de vraag of ze teveel hebben gedronken wanneer ze achter het stuur plaatsnemen. De bestaande laksheid rechtvaardigt strengere maatregelen, nu gebleken is dat campagnes en sleutelhangers weinig uithalen.

Anderen leden kanten zicht tegen een wetswijziging, omdat ze stellen dat de pakkans dient te worden verhoogd. Ze sluiten zich af voor de rationele analyse van de genodigden tijdens de hoorzittingen en laten zich leiden door hun eigen emoties, of relativiseren de impact van nultolerantie. Toch betekent nultolerantie een vooruitgang voor *Vias institue*. Het zorgt ook voor een psychologische impact: de automobilisten die denken dat ze nog een glaasje kunnen nemen, zullen zich onthouden.

Net zoals andere leden is de spreker voorstander van een verhoging van de pakkans, of een verstrenging van de straffen en het aanpakken van de recidivisten. Wanneer wordt het rijbewijs met punten ingevoerd?

Hij begrijpt echter niet waarom het parlement in die omstandigheden nultolerantie voor professionele chauffeurs heeft ingevoerd. Wat is het verschil met andere chauffeurs, buiten het feit dat ze aanzienlijk meer ervaren zijn en over een veel betere rijvaardigheid beschikken? Waarom wordt hun nultolerantie opgelegd en andere chauffeurs niet?

Enfin, l'intervenant craint qu'en refusant d'agir contre l'alcool au volant, le législateur décrédibilise les campagnes BOB visant à lutter contre l'alcool au volant.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) exprime sa déception. Les auditions ont permis de faire le point sur la situation et l'adoption de la proposition de loi à l'examen permettrait de contribuer à renforcer la sécurité routière dès lors qu'elle permettrait de renvoyer à un texte interdisant la conduite sous l'influence de l'alcool. Le manque de courage politique est décevant. On ne peut pas non plus seulement légiférer pour la majorité. Il faut parfois aussi penser à la minorité. Par exemple, bien que tout le monde ne vole pas, le vol est punissable.

4. Répliques

M. Vincent Scourneau (MR) constate que les accidents qui se produisent sur le territoire de la commune dont il est bourgmestre s'expliquent par un ensemble de facteurs, dont l'alcool, qui n'est pas une cause unique. L'intervenant appelle également à distinguer les jeunes conducteurs des conducteurs novices, car le problème concerne davantage les conducteurs novices que les jeunes conducteurs. Il annonce le dépôt d'un amendement (DOC 55 0157/005). Pour le détail, il est renvoyé à la justification.

M. Zakhia Khatabi (Ecolo-Groen) ne souscrit pas au point de vue de l'intervenant précédent. Toute une série d'accidents sont clairement provoqués par des jeunes qui ont consommé de l'alcool.

M. Wouter Raskin (N-VA) souligne la pertinence du permis à points. Il est temps d'agir de manière à ce que circuler en sécurité devienne une réalité pour tous.

M. Jean-Marc Delizée, président, se réjouit de la qualité du débat et de la profondeur du dossier. Il formule le vœu que cela puisse favoriser la sécurité routière.

C. Discussion des articles et votes

M. Jean-Marc Delizée, président, attire l'attention sur le fait que la proposition de loi compte 5 articles et que 5 amendements ont été présentés, les amendements n^{os} 1 et 2 de Mmes Kim Buyst et Karin Jiroflée (DOC 55 0157/003) et les amendements n^{os} 3 et 4 de M. Joris Vandenbroucke et Mme Kim Buyst (DOC 55 0157/004), d'une part, et l'amendement n^o 5 de MM. Emmanuel Burton et Vincent Scourneau (DOC 55 0157/005), d'autre part. Ce dernier amendement tend à remplacer le texte de la proposition de loi du groupe socialiste par un texte du groupe libéral.

Tot slot betreurt de spreker dat de BOB-campagnes die de combinatie drinken en rijden bestrijden als ongehoofwaardig zullen overkomen, indien de wetgever zelf weigert om op te treden tegen alcohol achter het stuur?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) spreekt haar teleurstelling uit. De hoorzittingen hebben aangetoond hoe de zaken staan en het aannemen van het wetsvoorstel kan bijdragen tot een veiliger verkeer, doordat men naar een tekst kan verwijzen die alcohol achter het stuur verbiedt. Het gebrek aan politieke moed is ontgoochelend. Men kan ook niet alleen maar wetten voor de meerderheid maken, soms moet men ook aan de minderheid denken: zo is stelen strafbaar, hoewel niet iedereen steelt.

4. Replieken

De heer Vincent Scourneau (MR) stelt vast dat de ongevallen op het grondgebied van de gemeente waarvan hij burgemeester is door een aantal factoren worden verklaard, waaronder alcohol, die niet een enige oorzaak is. De spreker roept er ook toe op een onderscheid te maken tussen jonge en onervaren bestuurders omdat het probleem meer op die laatste betrekking heeft. Hij kondigt aan dat een amendement zal worden ingediend (DOC 55 0157/005). Voor meer details wordt verwezen naar de verantwoording ervan.

Mevrouw Zakhia Khatabi (Ecolo-Groen) is het niet eens met de zienswijze van de vorige spreker: een heel aantal ongevallen wordt duidelijk veroorzaakt door jongeren die alcohol hebben gebruikt.

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst op de pertinentie van het rijbewijs met punten. Het is tijd voor actie, zodat veilig verkeer voor iedereen realiteit wordt.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, verheugt zich over de kwaliteit van het debat en de diepgang van het dossier. Moge de verkeersveiligheid erdoor worden bevorderd.

C. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, vestigt de aandacht op het feit dat het wetsvoorstel 5 artikelen telt en dat er 5 amendementen werden ingediend, enerzijds de amendementen nrs. 1 en 2 door de dames Kim Buyst en Karin Jiroflée (DOC 55 0157/003) en de amendementen nrs. 3 en 4 door de heer Joris Vandenbroucke en Kim Buyst (DOC 55 0157/004), anderzijds amendement nr. 5 door de heren Emmanuel Burton en Vincent Scourneau (DOC 55 0157/005). Dit laatste amendement strekt ertoe de tekst van het wetsvoorstel van de socialistische fractie te vervangen door een tekst van de liberale fractie.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) signale que les amendements n^{os} 1 et 2 sont indivisibles et doivent dès lors être considérés comme un tout.

Article 1^{er}

Cet article concerne le fondement constitutionnel de la proposition de loi et ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté à l'unanimité des voix.

Article 2

L'article 2 de la proposition de loi vise à remplacer l'article 34 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, modifié en dernier lieu par la loi du 6 mars 2018.

L'amendement n^o 5 est rejeté par 11 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n^o 1 est rejeté par 7 voix contre 4 et 5 abstentions.

L'amendement n^o 2 est retiré car il est par conséquent devenu sans objet.

L'article 2, qui n'a pas été modifié, est rejeté par 9 voix contre 4 et 3 abstentions.

*
* *

En conséquence, l'ensemble de la proposition de loi est considéré comme rejeté.

MM. Emmanuel Burton et Vincent Scourneau demandent de disjoindre la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à réduire la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices (DOC 55 0554/001).

Le rapporteur,

Wouter RASKIN

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) wijst erop dat de amendementen nrs. 1 en 2 ondeelbaar zijn en bijgevolg als één geheel dienen te worden beschouwd.

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel en geeft geen aanleiding tot opmerkingen. Het wordt met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Artikel 2

Artikel 2 van het wetsvoorstel strekt ertoe artikel 34 in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 6 maart 2018, te vervangen.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 7 tegen 4 stemmen en 5 onthoudingen.

Amendement nr. 2 wordt ingetrokken, want het is derhalve zonder voorwerp.

Artikel 2, dat niet werd geamendeerd, wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Derhalve wordt het gehele wetsvoorstel als verworpen beschouwd.

De heren Emmanuel Burton en Vincent Scourneau vragen de loskoppeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te verlagen tot 0,2 promille (DOC 55 0554/001).

De rapporteur,

Wouter RASKIN

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXES - BIJLAGEN





Wallonie
Le Conseil des Ministres

Séance du 18 décembre 2019

NOTIFICATION

Point A23: Avis et observations sur 5 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.01/EDR-V.DB.)

Note rectificative 1

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.02/EDR-V.DB.)

Note rectificative 2

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.03/EDR-V.DB.)

Note rectificative 3

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.04/EDR-V.DB.)

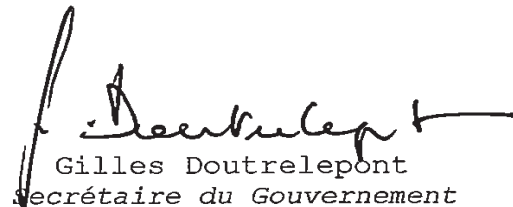
DECISION :

1. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant (DOC 55 0157/001).
2. Il émet un avis défavorable sur :
 - la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue de généraliser l'usage des panneaux B22 et B23 (DOC 55 0569/001) ;
 - la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les emplacements de stationnement réservés aux femmes enceintes (DOC 55 0585/001) ;
 - la proposition de loi modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (DOC 55 0589/001) ;

Rue Mazy 25-27 B- 5100 Namur
Tél. +32 (0) 81 331 211 Fax. +32 (0) 81 331 219

- la proposition de loi clarifiant la portée des règles relatives aux distances de sécurité entre voitures et cyclistes (DOC 55 0613/001).

3. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses et suggère même d'abroger toute limite de largeur pour ces remorques.
4. Il charge le Ministre-Président d'informer le Président de la Chambre des représentants et le Premier Ministre de la présente décision.



Gilles Doutrelepon
Secrétaire du Gouvernement

NOTE RECTIFICATIVE 3 AU GOUVERNEMENT WALLON

Objet : Avis et observations sur 5 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants

A. EXPOSE DU DOSSIER

Dans le cadre de la mise en œuvre de la 6^e réforme de l'Etat, l'avis du Gouvernement wallon est sollicité quant aux propositions de loi concernant le transport.

La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles prévoit, en son article 6, § 8, que "Si une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance concerne une matière visée aux §§ 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 5, et à l'article 11, alinéa 2, la concertation, l'association ou la procédure d'avis de l'autorité fédérale et des Gouvernements de Communauté ou de Région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la chambre législative ou du Parlement devant lequel la proposition de loi, de décret ou d'ordonnance est déposée."

En application de cette disposition, l'article 97 du Règlement de la Chambre prévoit que le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition au(x) président(s) du ou des gouvernement(s) de communauté et/ou de région concerné(s). Le vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) gouvernement(s) de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou - en l'absence de réponse - au plus tôt trente jours après la demande du président de la Chambre au premier ministre.

Le Président de la Chambre des représentants a transmis au Premier Ministre 5 propositions de loi en discussion à la Chambre.

Vu le délai imparti, l'analyse se concentre sur les éléments relevant des compétences régionales ou ayant un impact significatif sur les compétences régionales.

L'avis donné ne préfigure donc pas l'avis de la Région sur les aspects de forme, d'opportunité, de cohérence et conformité par rapport à des textes internationaux des propositions de loi.

DOC 55 0157/001 - Proposition de loi relative à la police de la circulation routière en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant

Les Etats généraux de la sécurité routière de juin 2017 ont émis 7 mesures pour ne pas dépasser 200 tués sur les routes wallonnes en 2020. Parmi celles-ci se trouve la recommandation d'intensifier les contrôles Alcool mais pas de diminuer le taux d'alcool. Déjà aux Etats généraux de la sécurité routière de 2012, le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière avait examiné et débattu sur le sujet du taux d'alcool et n'avait pas retenu la recommandation d'abaisser le taux d'alcool.

|

Wallonie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de contrôles Campagnes BOB	55.986	93.596	89.584	106.495	122.075	118.315	125.895
% de conducteurs positifs Alcool 0,5 ‰ ou plus Campagnes BOB	3,7 %	4,2 %	3,4 %	3,2 %	2,8 %	2,7 %	2,3 %

La proposition de loi, en l'état, n'améliorerait pas la sécurité routière.

Plus fondamentalement, les prochains Etats généraux de la sécurité routière, prévus en octobre prochain, permettront notamment de réexaminer cette question de la tolérance zéro. En fonction des résultats issus du groupe de travail « conduite sous influence », le Gouvernement pourra se positionner quant à l'opportunité d'abaisser le taux d'alcoolémie progressivement à certaines catégories d'usagers supplémentaires - comme par exemple les conducteurs novices -, voire à l'ensemble des conducteurs.

Tenant compte des considérations ci-dessus et dans l'attente des résultats des Etats généraux en matière de conduite sous influence, il est proposé au Gouvernement d'émettre un avis d'abstention sur cette proposition de loi.

=> Avis d'abstention

(...)

B. REFERENCES LEGALES

- Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'Etat
- Loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968
- Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

C. IMPACT BUDGETAIRE

Sans objet

D. AVIS DE L'INSPECTION DES FINANCES

Sans objet

E. AVIS DE LA CELLULE D'INFORMATIONS FINANCIERES

Sans objet

F. ACCORD DU MINISTRE DU BUDGET

Sans objet

|

G. AVIS DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

H. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

N°	Objectifs de développement durable	
1	Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde	
2	Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable	
3	Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge	
4	Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie	
5	Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles	
6	Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau	
7	Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable	
8	Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous	
9	Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	
10	Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre	
11	Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	
12	Établir des modes de consommation et de production durables	
13	Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions	
14	Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable	
15	Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité	
16	Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous	
17	Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	
Aucun ODD rencontré		XXX

I. RAPPORT GENRE

Non requis.

|

J. INCIDENCE FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

K. INCIDENCE EMPLOI

Sans objet

L. AVIS LEGISA

Sans objet

M. MESURES A CARACTERE REGLEMENTAIRE

Sans objet

N. ANALYSE D'IMPACT RELATIVE À LA COHÉRENCE DES POLITIQUES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT

Sans objet

O. PROPOSITION DE DECISION

1. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant (DOC 55 0157/001).

(...)

4. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer le Président de la Chambre des représentants et le Premier Ministre de la présente décision.

Valérie DE BUE**Elio DI RUPO**

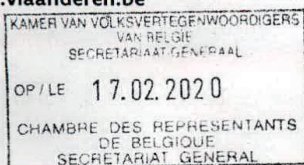
**Vlaamse
Regering**

200227237

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20
1000 BRUSSEL
T 02 552 63 00
kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

De heer P. Dewael
Kamervoorzitter
Kamer van volksvertegenwoordigers
1008 Brussel

CC Mevrouw S. Wilmes
Eerste minister



uw bericht van
20 november 2019

uw kenmerk
Wetsvoorstellen-
Procedure van
samenwerking

ons kenmerk
20200107-317

bijlagen
nota

vragen naar/e-mail
Erika Verstrepen
erika.verstrepen@vlaanderen.be

telefoonnummer
02/552.63.00

datum
11 FEB. 2020

Betreft: Wetsvoorstellen - Procedure en samenwerking .

Mijnheer de Kamervoorzitter,

De Eerste Minister vroeg de Vlaamse Regering bij brief d.d. 20 november 2019 haar standpunt over het wetsvoorstel tot wijziging wet de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren.

We zijn hier geen voorstander van. Het voorstel schrapt een aantal bepalingen gerelateerd met recidive in kader van dronkenschap en rijden onder invloed van psychotrope stoffen. Bovendien wordt het van toepassing voor alle bestuurders, dus ook voor niet gemotoriseerde fietsers.

Voor meer duiding hierover verwijs ik naar de nota in bijlage.

Hoogachtend,

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Betreft: Advies inzake wetsvoorstel tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren

Samenvatting

Er wordt een standpuntbepaling van de Vlaamse Regering gevraagd betreffende een wetsvoorstel tot wijziging van de wegverkeerswet.

Het wetsvoorstel wenst een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren. Er is geen sprake van bevoegdheidsoverschrijding. Een aantal artikelen dienen herbekeken te worden om te vermijden dat de aanpak van recidive in gevaar komt en de nultolerantie van toepassing wordt op alle bestuurders (bv ook fietsers). Daarom is een negatief advies aangewezen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het wetsvoorstel heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weginfrastructuur en wegenbeleid".

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij deze voorstellen die besproken worden in de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen.

Bij brief van 20 november 2019 vraagt de Eerste Minister het standpunt van de Vlaamse Regering over o.m. een wetsvoorstel tot wijziging van de wegverkeerswet inzake de invoering van een nultolerantie voor alcohol in het verkeer.

A. SAMENVATTING VOORSTEL

Het wetsvoorstel beoogt een aanpassing van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren voor alle bestuurders (bv. ook fietsers).

Het voorstel schrapt ook de bepalingen voor het verhogen van de bedragen van de boetes bij herhaling binnen de 3 jaar voor dronkenschap en rijden onder invloed van drugs en schaft het tijdelijk rijverbod af voor de lage "alcoholinbreuken" (tussen de 0,09 en 0,22 milligram) door professionele bestuurders.

////////////////////////////////////

B. BEVOEGDHEDEN

Los van het gegeven of het een effectieve en efficiënte maatregel is om de alcohollimiet algemeen te verlagen en wat de impact hiervan zal zijn op de verkeersveiligheid, zijn er op bevoegdheidsrechtelijk vlak bij dit voorstel geen opmerkingen te maken. Het komt toe aan de federale overheid om deze aangelegenheid te regelen.

C. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel regelt het toepassingsgebied van het besluit.

Geen opmerkingen.

Artikel 2

Artikel 2 vervangt art. 34 van bovenvermelde wet.

Binnen de huidige wetgeving is er in artikel 34 §1 het volgende voorzien:

"Met geldboete van 25 tot 500 euro wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijder bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft."

In het voorstel worden de alcoholconcentraties in deze passage aangepast:

"Met geldboete van 25 euro tot 500 euro wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,09 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyses een alcoholconcentratie van ten minste 0,2 gram en minder dan 0,8 gram per liter aangeeft."

Data toont aan dat de problemen en ongevallen zich vooral stellen bij de hardleerse drinkers en hoge alcoholintoxicatie. Een algemene verlaging van de wettelijke alcohollimiet zal hier geen oplossing aan bieden. Het verhogen van de handhaving(scapaciteit) m.b.t. de huidige alcohollimiet is inzake verkeersveiligheid-relevanter dan het verlagen van de alcohollimiet.

Bovendien is dit artikel op alle bestuurders van toepassing, ook voor fietsers, waardoor de verlaging van het toegestane alcoholgehalte de mogelijkheid afgeschaft om voor een alternatief voertuig te kiezen bij lage alcoholgehalten (onder de 0,22mg per liter). Weggebruikers zullen indien ze alcohol willen drinken, afhankelijk van de afstand, nu geneigd kunnen zijn de fiets te nemen vanuit een verkeersveiligheidsdenken, wat door de voorgestelde wetswijziging voor lage alcoholpercentages niet meer mogelijk is zonder een overtreding te begaan. Er dient bijgevolg minstens een onderscheid gemaakt te worden tussen motorvoertuigen enerzijds en niet gemotoriseerde rijwielen anderzijds.

Het tweede lid van art.34.§1. vermeldt vandaag het volgende:

"Bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis met toepassing van het eerste lid of van artikel 35 of 37bis, § 1, dat in kracht van gewijsde is gegaan worden deze straffen verdubbeld."

////////////////////////////////////

Binnen de huidige regelgeving (artikel 63) is voorzien dat een bloedproef kan worden opgelegd in het geval een ademanalyse niet kan worden uitgevoerd en de ademtest een alcoholgehalte van ten minste:

- 0,22mg aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht voor 'gewone' bestuurders;
- 0,09 mg aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht voor professionele bestuurders.

Deze laatste mogelijkheid wordt nu geschrapt, terwijl het alcoholgehalte voor een bloedproef voor de 'gewone burgers' in dit artikel niet wordt verlaagd tot 0,09 mg (in overeenstemming met de voorgestelde aanpassing aan artikel 34).

Het zou logischer zijn om de grens van 0,22 mg voor een bloedproef voor alle bestuurders tot 0,09 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht te verlagen. Dit zou meer in overeenstemming zijn met de voorgestelde aanpassing in art.34 (voorgestelde aanpassing voor wat betreft de alcoholconcentratie in het bloed: van *"ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram"* naar *ten minste "0,2 gram en minder dan 0,8 gram per liter"*). Dit heeft uiteraard een impact op de werking op het terrein aangezien er dan opnieuw een arts aanwezig moet zijn.

Bovendien geeft een ademtest enkel aan of iemand safe, alert of positief is. Het is de ademanalyse die het gehalte aangeeft en ook geldt als wettige bewijs. Het bestaande artikel 63 §1 komt dus niet overeen met de praktijk, aangezien een ademtest nooit een gehalte zal aangeven, enkel een vermoeden van een bepaald gehalte.

Artikel 5

Dit artikel schrapt in art.65, § 1 een zinssnede die verder bouwt op het geschrapte artikel 34 §3.

Geen opmerkingen.

3. VOORSTEL VAN ADVIES

Voorgesteld wordt negatief advies te verlenen bij het wetsvoorstel tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren. Het voorstel schrapt een aantal bepalingen gerelateerd met recidive in kader van dronkenschap en rijden onder invloed van psychotrope stoffen. Bovendien wordt het van toepassing voor alle bestuurders, dus ook voor niet gemotoriseerde fietsers;

In het voorstel wordt de vette tekst geschrapt, zodat er niet langer verwezen wordt naar de toepassing van het eerste lid of van artikel 35 of art.37bis, §1. Dit heeft als gevolg dat er geen verhoging meer is van de bedragen bij herhaling binnen de 3 jaar voor dronkenschap en rijden onder invloed van drugs. Dit artikel moet terug worden aangepast om te vermijden dat de sancties op recidive vervallen.

Het voorgestelde art. 34.52. is identiek aan het bestaande art. 34.52. m.b.t. de situaties waarin een hogere strafmaat (geldboete van 200 euro tot 2000 euro) kan worden opgelegd in het kader van alcoholopname en dronkenschap.

De bepaling uit art. 34.53. wordt niet langer opgenomen. Dit is de bepaling die de nultolerantie voor alcohol enkel voorbehoudt voor professionele bestuurders. Deze nultolerantie voor drinken en rijden wordt door het voorstel van wijziging van artikel 34 §1 veralgemeend voor alle bestuurders.

Artikel 3

Dit artikel vervangt paragraaf 1 in art. 60 van dezelfde wet rekening houdende met de verlaagde wettelijke limiet.

Het bestaande artikel 60 §1.

*"§ 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.
Voor de toepassing van de gevallen bedoeld in artikel 34, § 3, bedraagt de in het vorige lid bedoelde alcoholconcentratie ten minste 0,09 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht."*

wordt vervangen als volgt:

"§1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,09 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft."

Artikel 60 Paragraaf 1/1, dat voortbouwt op het geschrapte artikel 34 §3, wordt opgeheven. Dit betekent dat de inhouding van het rijbewijs voor 2 uur voor professionele bestuurders geschrapt wordt voor de lage alcoholinbreuken (tussen de 0,09 en de 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht). Er is in die gevallen dus *geen* tijdelijk rijverbod meer van toepassing voor de professionele bestuurders. Deze inhouding van het rijbewijs is een veiligheidsmaatregel waarbij na het verlopen van de tijdspanne opnieuw een ademtest afgelegd moet worden om na te gaan of iemand nog onder invloed is of niet. De wetgever kiest ervoor om deze lage alcoholinbreuken niet meer te onderwerpen aan een tijdelijk rijverbod. Dit heeft vermoedelijk te maken met de impact die deze maatregelen met zich meebrengt op de capaciteit op het terrein. De wetgever wil tevens een duidelijk signaal geven door te stellen dat drinken en rijden niet samengaan.

Artikel 4

Artikel 4 heft art. 63 §6 op.

Volgende bepaling, die voortbouwt op het geschrapte artikel 34 §3, wordt met andere woorden geschrapt:

"Voor de toepassing van artikel 34, § 3, wordt de in dit artikel bedoelde alcoholconcentratie van 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht teruggebracht tot 0,09 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht."

////////////////////////////////////

RAPPORT DES AUDITIONS

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MM. **Wouter RASKIN** ET **Jef VAN den BERGH**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Questions et observations des membres	26
III. Réponses des orateurs	28
IV. Répliques des membres	33
V. Réponses complémentaires des orateurs	34
VI. Annexes	37

VERSLAG VAN DE HOORZITTINGEN

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Wouter RASKIN** EN **Jef VAN den BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	26
III. Antwoorden van de genodigden	28
IV. Replieken van de leden	33
V. Bijkomende antwoorden van de sprekers	34
VI. Bijlagen	37

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a décidé, au cours de sa réunion du mardi 2 juin 2020, d'établir un rapport intermédiaire des auditions qui ont été organisées le mardi 7 janvier 2020 dans le cadre de l'examen des propositions de loi jointes modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant (DOC 55 0157/001) et modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à réduire la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices (DOC 55 554/001).

Les personnes suivantes ont été auditionnées:

1. M. Stijn Daniels (Vias institute);
2. M. Koen Van Wonterghem (ASBL Ouders van Verongelukte Kinderen);
3. Mme Cathy Berx, gouverneur de la province d'Anvers;
4. M. Jan Tytgat (professeur KU Leuven);
5. M. Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen);
6. M. Bart Van Thienen (chef de corps de la police locale d'Aarschot) et M. Koen Ricour (directeur de la Police fédérale de la route);
7. de heer Koen Willebrords (politierichter, namens het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politierichters KVVVP vzw);
8. M. Wies Callens (Fietzersbond).

Certains orateurs ont illustré leur exposé par une projection. Les documents ont été annexés au présent rapport.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. M. Stijn Daniels (Vias institute)

M. Stijn Daniels (Vias institute) illustre l'exposé suivant par une projection Powerpoint jointe en annexe.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft tijdens haar vergadering van dinsdag 2 juni 2020 beslist een tussentijds verslag op te stellen van de hoorzittingen die op dinsdag 7 januari 2020 werden georganiseerd in het kader van de behandeling van de samengevoegde wetsvoorstellen tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren (DOC 55 0157/001) en tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te verlagen tot 0,2 promille (DOC 55 554/001).

De volgende personen werden gehoord:

1. de heer Stijn Daniels (Vias institute);
2. de heer Koen Van Wonterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen, vzw);
3. mevrouw Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen;
4. de heer Jan Tytgat (professor KU Leuven);
5. de heer Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen);
6. de heer Bart Van Thienen (korpschef lokale politie Aarschot) en de heer Koen Ricour (directeur Federale Wegpolitie);
7. de heer Koen Willebrords (politierichter, namens het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politierichters KVVVP vzw);
8. de heer Wies Callens (Fietzersbond).

Sommige sprekers hebben hun uiteenzetting ondersteund door een projectie. De stukken werden als bijlage bij dit verslag opgenomen.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. De heer Stijn Daniels (Vias institute)

De heer Stijn Daniels (Vias institute) deelt de volgende inhoud mee. De uiteenzetting wordt ondersteund door een PowerPointprojectie die in de bijlage wordt opgenomen.

Législation

La législation belge interdit de conduire sous l'influence de l'alcool à partir d'une concentration d'alcool de 0,22 mg/l d'air alvéolaire expiré (AAE), comparable à une concentration d'alcool dans le sang (CAS) de 0,5g/l. Ce faisant, la Belgique fait partie d'un groupe assez important de 19 pays européens. Un pays applique une limite supérieure (0,8g/l), huit une limite inférieure. En Belgique et dans d'autres pays également, une exception est faite pour les conducteurs professionnels: ils sont sanctionnables à partir d'un taux d'alcoolémie de 0,09 mg/l AAE (comparable à une CAS de 0,2g/l). Bien que de nombreux autres pays européens appliquent également une limite de 0,2 g/l (ou moins) pour les jeunes conducteurs débutants (23 pays), ce n'est pas le cas de la Belgique.

Accidents de la route où l'alcool joue un rôle

En 2018, sur l'ensemble des accidents de roulage ayant entraîné des lésions corporelles en Belgique, 4145 conducteurs (= 8,5 % des conducteurs impliqués et contrôlés) étaient sous l'influence de l'alcool ($\geq$ 0,5 g/l). A coup sûr en ce qui concerne les accidents graves, ce chiffre est probablement une sous-estimation considérable car tous les conducteurs impliqués dans un accident ne sont pas (ou ne peuvent pas être) soumis à un test d'alcoolémie. Chez les conducteurs dont le test d'alcoolémie est positif lors d'un accident, le pourcentage moyen d'alcoolémie est élevé (1,7 g/l).

Effet de l'alcool sur le risque d'accident

Les études scientifiques internationales montrent régulièrement que le risque d'implication dans de graves accidents de la route augmente de manière exponentielle avec l'augmentation de la CAS. Une des études les plus approfondies sur le risque relatif de l'alcool au volant a été réalisée dans le cadre du projet européen DRUID¹, dans lequel des échantillons de sang ont été prélevés sur plus de 50 000 conducteurs répartis dans 9 pays (dont la Belgique). L'étude a conclu que le risque d'accident entraînant un mort ou un blessé grave est modérément augmenté pour une CAS de 0,1 à 0,5 g/l (1 à 3 fois plus que pour un conducteur sobre), qu'il est moyennement augmenté pour une CAS de 0,5 à 0,8 g/l (2 à 10 fois plus élevé), qu'il est fortement augmenté pour une CAS de 0,8 à 1,2 g/l (5 à 30 fois plus élevé) et extrêmement augmenté pour une CAS à partir de 1,2 g/l (20 à 200 fois plus élevé).

¹ Hels, T., Bernhoft I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T. & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.5.

Wetgeving

De Belgische wetgeving verbiedt het rijden onder invloed van alcohol vanaf een alcoholconcentratie van 0,22 mg/l uitgeademde alveolaire lucht (UAL), vergelijkbaar met een bloedalcoholconcentratie (BAC) van 0,5g/l. Daarmee maakt België deel uit van een behoorlijk grote groep van 19 Europese landen. Een land heeft een hogere limiet, (0,8g/l), acht een lagere. In België en ook elders wordt een uitzondering gemaakt voor professionele bestuurders: zij zijn strafbaar vanaf een alcoholconcentratie van 0,09 mg/l UAL (vergelijkbaar met een BAC van 0,2g/l). Hoewel in vele andere Europese landen een limiet van 0,2 g/l (of lager) ook bestaat voor jonge en onervaren bestuurders (23 landen) is dit niet het geval in België.

Verkeersongevallen waarin alcohol een rol speelt

In 2018 waren in alle verkeersongevallen met lichamelijk letsel in België in totaal 4145 bestuurders (= 8,5 % van de betrokken en geteste bestuurders) onder invloed van alcohol ($\geq$ 0,5 g/l). Zeker voor de zware ongevallen is dit cijfer allicht een behoorlijke onderschatting omdat niet alle bij een ongeval betrokken bestuurders getest (kunnen) worden op het gebruik van alcohol. Van de bestuurders die positief testen op alcohol bij een ongeval, is het gemiddelde alcoholpercentage hoog (1,7 g/l).

Effect van alcohol op het ongevalsrisico

Internationaal wetenschappelijk onderzoek toont consistent aan dat het risico op betrokkenheid bij zware verkeersongevallen exponentieel toeneemt met een verhoging van de BAC. Eén van de meest uitgebreide studies over het relatieve risico van rijden onder invloed van alcohol gebeurde in het kader van het Europese DRUID-project¹ waarin van meer dan 50 000 bestuurders verspreid over 9 landen (waaronder België) bloedstalen werden afgenomen. De studie kwam tot de conclusie dat het risico op een ongeval met een dode of een zwaargewonde bij een BAC van 0,1 tot 0,5 g/l matig verhoogd is (1 tot 3 keer hoger dan bij een nuchtere bestuurder), gemiddeld verhoogd is voor een BAC van 0,5 tot 0,8 g/l (2 tot 10 keer hoger), sterk verhoogd is voor een BAC van 0,8 tot 1,2 g/l (5 tot 30 keer hoger) en extreem verhoogd is voor een BAC vanaf 1,2 g/l (20 tot 200 keer hoger).

¹ Hels, T., Bernhoft I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T. & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.5.

4

De faibles doses d'alcool semblent également avoir un effet à la fois sur la capacité de conduire et sur le risque d'accident, même si le risque est beaucoup moins prononcé qu'en cas de doses plus élevées. Une étude américaine assez récente² conclut à un risque relatif de 1,13 pour une CAS de 0,3 g/l, soit 13 % de plus que pour un conducteur complètement sobre. À 0,5 g/l, le risque relatif passe déjà à 2,03.

Prévalence en Belgique

Selon la dernière mesure de comportement en matière d'alcool réalisée à grande échelle par l'Institut Vias en collaboration avec la police fédérale et locale³, près de 1,9 % des conducteurs circulant en Belgique dans des lieux et à des heures choisis au hasard conduisaient sous l'influence de l'alcool. En semaine, le pourcentage d'automobilistes conduisant en état d'ivresse durant la nuit atteint 10,7 % et pas moins de 12,6 % durant les nuits de week-end. La conduite en état d'ivresse ne varie pas significativement selon l'âge du conducteur.

Jeunes conducteurs

Bien que les jeunes conducteurs ne consomment pas davantage (voire moins) d'alcool au volant que leurs aînés, ils sont surreprésentés dans le groupe des victimes et des conducteurs impliqués dans les accidents dus à l'alcool. Ils ont d'autres habitudes de consommation que les conducteurs plus âgés (par exemple ils consomment simultanément des drogues), sont plus sensibles aux effets de l'alcool et ont moins d'expérience de conduite.⁴ À alcoolémie identique, le risque d'accident de la route est cinq fois plus élevé chez un jeune automobiliste que chez les automobilistes de 30 ans et plus.⁵

Position de l'Institut Vias

Le principe retenu par l'Institut Vias est que boire et conduire sont incompatibles. En ce sens, on ne peut que saluer l'instauration d'une tolérance zéro, sans équivoque du point de vue de la sécurité routière, en matière d'alcool. La tolérance zéro transmet en outre un signal

Ook voor lage dosissen alcohol blijkt een effect te bestaan op zowel de rijvaardigheid als het ongevalsrisico, zij het dat het risico veel minder uitgesproken is dan voor hogere dosissen. Een vrij recente Amerikaanse studie² komt tot een relatief risico van 1,13 bij een BAC van 0,3 g/l, dus 13 % hoger dan voor een volledig nuchtere bestuurder. Bij 0,5 g/l neemt het relatieve risico al toe tot 2,03.

Prevalentie in België

Volgens de recentste grootschalige gedragsmeting alcohol, uitgevoerd voor *Vias institute* in samenwerking met de federale en lokale politie³, reden op een willekeurige plaats en tijdstip in België ongeveer 1,9 % van de bestuurders van personenwagens onder invloed van alcohol. Tijdens weeknachten ligt het percentage bestuurders onder invloed op 10,7 %, tijdens de weekendnachten zelfs op 12,6 %. Voor rijden onder invloed wordt geen significant verschil geobserveerd naargelang de leeftijd van de bestuurder.

Jonge bestuurders

Hoewel jonge bestuurders in het verkeer niet vaker (of soms zelfs minder vaak) alcohol gebruiken dan oudere bestuurders, zijn ze toch oververtegenwoordigd in de groep van slachtoffers en bestuurders die betrokken zijn bij alcoholongevallen. Zij hebben een ander consumptiegedrag dan oudere leeftijdsgroepen (zoals combinatiegebruik met drugs), zijn gevoeliger voor de effecten van alcohol en hebben minder rijervaring.⁴ Bij eenzelfde gehalte alcohol is het risico op een verkeersongeval voor een jonge bestuurder ongeveer 5 keer groter dan voor 30-plussers.⁵

Standpunt Vias institute

Vias institute is principieel van mening dat alcohol drinken en rijden niet samengaan. In die zin kan men vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid een duidelijke nullimiet voor alcohol alleen maar toejuichen. Een nullimiet geeft bovendien een heldere boodschap:

² Lacey, J. H., Kelley-Baker, T., Berning, A., Romano, E., Ramirez, A., Yao, J., ... & Compton, R. (2016). Drug and alcohol crash risk: A case-control study (Report No. DOT HS 812 355). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

³ Brion, M., Meunier, J.-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

⁴ Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique: Vias institute – Centre de connaissance Sécurité routière

⁵ Keall, M. D., Frith, W. J., & Patterson, T. L. (2004). The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand. *Accident Analysis & Prevention*, 36(1), 49–61.

² Lacey, J. H., Kelley-Baker, T., Berning, A., Romano, E., Ramirez, A., Yao, J., ... & Compton, R. (2016). Drug and alcohol crash risk: A case-control study (Report No. DOT HS 812 355). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

³ Brion, M., Meunier, J.-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

⁴ Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

⁵ Keall, M. D., Frith, W. J., & Patterson, T. L. (2004). The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand. *Accident Analysis & Prevention*, 36(1), 49–61.

clair: boire ou conduire, il faut choisir. Parallèlement, nous souhaitons souligner que, selon les meilleures sources disponibles, une alcoolémie inférieure à 0,5 grammes par litre de sang ne présente qu'une augmentation limitée du risque pour l'immense majorité des automobilistes. Qui plus est, la dernière mesure de comportement en matière d'alcool réalisée en Belgique a montré une nouvelle fois que la proportion d'automobilistes (1,94 %) qui roulent en état d'ivresse et dont l'alcoolémie est supérieure à 0,8 pour mille est de deux sur trois. Selon l'Institut, ce dernier groupe doit dès lors être traité en priorité. Si l'on instaure un abaissement général de la limite qui obligera la police à consacrer beaucoup plus de temps à de longues procédures lors du contrôle de conducteurs présentant un faible taux d'alcool dans le sang (= entre 0,1 g/l et 0,5 g/l), on risque fort de contrôler moins souvent les plus gros contrevenants, de sorte que cette mesure s'avérera contreproductive.

Dès lors que les jeunes conducteurs inexpérimentés présentent déjà un risque d'accident beaucoup plus élevé que les autres conducteurs avec des consommations d'alcool très faibles, l'Institut Vias est clairement favorable à un abaissement de la concentration d'alcool autorisée à 0,2 g/l pour les conducteurs débutants.

B. M. Koen Van Wouterghem (Parents d'enfants victimes de la route, SAVE asbl)

L'ASBL Parents d'enfants victimes de la route, SAVE (PEVR) est une organisation associative d'échange et de soutien qui œuvre notamment, de différentes manières, à une meilleure sécurité routière. Elle s'acquitte de cette mission depuis sa création, il y a maintenant 25 ans, au nom de plus de 2 000 personnes reliées par le sort de plus de 900 enfants victimes de la route.

Dans le cadre de la problématique examinée aujourd'hui, PEVR fait tantôt office de caisse de résonance, tantôt de groupe de pression.

Perdre la vie dans un accident de la route est une expérience atroce en raison de la soudaineté et de la violence de cet événement, mais ce décès se caractérise également par le fait que (dans l'immense majorité des cas) une faute humaine ou un acte humain est à l'origine de cet événement. Et cela rend le processus de deuil encore plus difficile pour les proches car le sentiment de compréhension/d'apaisement fait défaut.

Le problème s'accroît encore lorsque le conducteur responsable (qui a causé l'accident et qui, parfois, en est aussi l'auteur) avait consommé de l'alcool ou d'autres substances.

wie rijdt, drinkt niet. Tegelijkertijd willen we erop wijzen dat volgens de best beschikbare kennis alcoholgehalten beneden de 0,5 gram per liter bloed slechts een beperkt verhoogd risico veroorzaken voor het grootste deel van de bestuurders. Bovendien is uit de recentste gedragsmeting alcohol in België opnieuw gebleken dat van de proportie bestuurders (1,94 %) die rijdt onder invloed van alcohol maar liefst twee op drie ook boven de 0,8 promille zit. Deze laatste groep moet volgens *Vias institute* hoe dan ook prioritair aangepakt worden. Indien een algemene limietverlaging wordt doorgevoerd en de politie daardoor veel meer aandacht moet besteden aan tijdrovende procedures bij de controle van bestuurders met een gering percentage (= tussen de 0,1 g/l en de 0,5 g/l) alcohol in het bloed, bestaat een belangrijk risico dat grotere overtreders minder vaak gecontroleerd worden en bijgevolg dat de maatregel contraproductief werkt.

Aangezien voor jonge, onervaren bestuurders is gebleken dat het risico reeds bij zeer lage hoeveelheden alcohol veel sterker toeneemt dan voor hogere leeftijdscategorieën, is *Vias institute* wel een uitgesproken voorstander van de reductie van het toegelaten alcoholgehalte tot 0,2 g/l voor beginnende bestuurders.

B. De heer Koen Van Wouterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen, vzw)

Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw (OVK) is een lotgenotenorganisatie die, onder meer en op verschillende manieren, ijvert voor meer verkeersveiligheid. Zij doet dit al sedert haar ontstaan, nu 25 jaar geleden, in naam van meer dan 2 000 lotgenoten gerelateerd aan meer dan 900 verongelukte kinderen.

OVK is in verband met de problematiek van vandaag een soort van klankbord aan de ene kant en een drukingsgroep aan de andere.

Het leven verliezen in een verkeersongeval is verschrikkelijk door het abrupte en gewelddadig karakter ervan, maar wordt ook gekenmerkt door het feit dat (in de overgrote meerderheid van de gevallen) een menselijke fout/handeling aan de basis van het overlijden ligt. Dit maakt de rouwverwerking voor nabestaanden moeilijker want het begrip/gevoelen berusting is er niet bij.

Nog nadrukkelijker is het probleem wanneer bij de aansprakelijke bestuurder (de veroorzaker, die bijwilt ook bijna een dader is) alcohol- of andere intoxicatie aan de orde was.

Plaider pour la tolérance zéro en matière d'alcool au volant – car telle est effectivement le but de l'intervention – c'est avant tout plaider pour plus de sécurité routière. Les membres de la commission connaissent sans doute suffisamment le comportement dangereux des conducteurs belges. Les statistiques sont donc inutiles. Retenons cependant ce constat: dans 40 % des accidents mortels et/ou impliquant des blessés graves, le chauffeur a été testé positif à l'alcool.

Personne ne contredira donc que la consommation d'alcool influence négativement la conduite de tout conducteur: la concentration diminue, la réactivité ralentit, la vitesse est plus variable et une somnolence s'installe. Par le passé, des expériences ont montré que, dès le premier volume d'alcool, la conduite de tout (!) conducteur est affectée. Même les conducteurs qui se trouvent sous la limite légale de 0,5 pour mille courent deux fois plus de risques de provoquer un accident.

Or, certains conducteurs pensent qu'ils sont encore tout à fait en état de conduire lorsqu'ils ont bu de l'alcool: on ne meurt pas d'un excès d'arrogance ou de prétention, mais la témérité et une trop grande estime de soi peuvent avoir des conséquences fatales

Pourquoi acceptons-nous encore aujourd'hui dans notre société cette augmentation considérable du risque, à savoir conduire après avoir consommé de l'alcool, dans ce va-et-vient dense et ininterrompu que constitue la circulation? La tolérance zéro est ancrée dans la loi en ce qui concerne la drogue. Pourquoi ne pourrait-on pas faire de même pour l'alcool?

La tolérance zéro (absolue) est une mesure juste et claire, qu'il ne faut pas confondre avec la tolérance de 0,2 pour mille proposée par certains. Le professeur Tytgat qui, en ses qualités de toxicologue et d'expert judiciaire, plaide depuis des années pour la tolérance zéro, expliquera ci-après en détail ce que signifie celle-ci d'un point de vue technique et scientifique et il indiquera pourquoi elle peut parfaitement être appliquée sans que la consommation d'une ou de plusieurs pralines à la liqueur puisse poser problème.

Cela sera la fin des discussions au café sur la question de savoir si on peut encore consommer cette avant-dernière bière ou ce dernier verre. La règle est claire: si on compte reprendre le volant, pas question de boire une goutte d'alcool. Les Belges pensent quelquefois que la dangereuse combinaison alcool-conduite fait partie de leur culture de bons vivants - le mot "culture" est utilisé à mauvais escient en l'espèce, car il s'agit plutôt d'un manque de savoir-vivre -: cela fait longtemps que l'association PEVR plaide systématiquement pour l'instauration

Een pleidooi voor nultolerantie achter het stuur - want dat is de interventie inderdaad - is in de eerste plaats een pleidooi voor meer verkeersveiligheid. De onveilige houding van Belgische bestuurders is de commissieleden ongetwijfeld voldoende bekend, dus geen statistieken meer nodig, enkel de vaststelling dat bij 40 procent van de ongevallen met doden en/of zwaargewonden de chauffeur positief blijkt te testen op alcohol.

Niemand kan ontkennen dat alcohol verschillende negatieve effecten heeft op de rijvaardigheid van wie ook: de concentratie vermindert, de reactiesnelheid neemt af, er is meer variabiliteit in de snelheid en er treedt slaperigheid op. In het verleden werd al proefondervindelijk aangetoond dat zelfs een eerste volume alcohol de rijvaardigheid van iedere(!) bestuurder beïnvloedt. Ook bestuurders die onder de wettelijke limiet van 0,5 promille testen, lopen tweemaal zoveel risico een ongeval te veroorzaken.

Toch zijn er bestuurders die denken dat zij onder invloed van alcohol nog goed kunnen rijden: van dergelijke arrogantie of pretentie gaat men weliswaar niet zelf dood, van overmoed en zelfoverschatting soms wel....

Waarom accepteren we nog altijd dit zwaar verhoogd risico, namelijk rijden na alcoholinname, in een ononderbroken maatschappelijk gebeuren met hoge densiteit dat het verkeer is? Inzake drugs is de nultolerantie wettelijk verankerd: waarom zou dat niet voor alcohol kunnen?

(Echte) nultolerantie is een eerlijke en heldere maatregel. En dat is dus niet hetzelfde als 0,2 promille zoals her en der voorgesteld wordt. Professor Tytgat, die als toxicoloog en gerechtelijk expert al jaren hiervoor pleit, zal u over enkele ogenblikken haarfijn uit de doeken doen wat nultolerantie technisch en wetenschappelijk betekent én dat dit perfect toegepast kan worden zonder dat een of (veel) meer likeurpralines een probleem kunnen worden.

Dus: geen discussie meer op café of dat volgende/laatste/laatste voorlaatste pintje of glaasje nog kan. Het is duidelijk: kruip je nog achter het stuur? Dan laat je alcohol volledig aan de kant staan. In België denkt men weliswaar soms dat de gevaarlijke combinatie van drinken en sturen deel uitmaakt van onze al of niet Boergondische cultuur - het woord cultuur wordt hierbij dan wel even misbruikt, vermits het eerder een gebrek aan beschaving betreft -: OVK pleit daarom al langer consequent voor (echte) nultolerantie inzake alcohol. Deze

d'une (véritable) tolérance zéro en matière d'alcool. En ne l'appliquant pas, on offre, à la façon des États-Unis, une sorte de permis de port d'arme à des milliers de conducteurs plus ou moins éméchés voire ivres, qui reprennent malgré leur état le volant d'un véhicule qui devient alors une arme potentielle.

Par ailleurs, rien (sauf une volonté délibérée de stigmatisation) ne pourrait justifier de limiter la tolérance zéro à des catégories déterminées de conducteurs, comme si certains conducteurs avaient le droit de faire courir un danger accru aux autres usagers de la route. Quelle est la moralité d'une telle approche?

L'argument du manque de capacité de contrôle des services d'ordre est souvent invoqué de façon étonnante pour justifier l'idée de limiter la mesure à des groupes cibles ou d'autoriser 0,2 pour mille (ce qui n'est pas la même chose qu'instaurer une tolérance zéro!). Il s'agit d'un argument pervers, car la réglementation ne doit pas être fondée sur la capacité (actuelle) de faire respecter la loi, mais sur la nécessité de renforcer la sécurité routière. Il convient d'examiner de quelle façon la probabilité d'interpeller les contrevenants et la répression nécessaire pourront/devront être assurées.

Comment a-t-on procédé lors de l'instauration de l'interdiction de fumer? La loi ne prévoit tout de même pas non plus la possibilité de fumer "un petit peu" dans les bâtiments publics ...

Cela rappelle le débat absurde mené autour de la généralisation de la zone 30 et l'affirmation selon laquelle cette mesure nécessiterait une adaptation de l'infrastructure. On assiste ici aussi à un renversement des responsabilités.

L'association PEVR ne dispose pas d'une expertise en la matière, mais elle se tient bien informée pour pouvoir jouer convenablement son rôle de militant. Elle sait donc de quoi elle parle. L'association plaide systématiquement pour que soit mise à profit l'expertise actuelle des médecins, des toxicologues et des psychologues. Elle se réjouit dès lors que le professeur Tytgat ait également été invité aujourd'hui: il expliquera en détail ce qu'est la tolérance zéro (et confirmera qu'elle peut parfaitement être appliquée).

Nous tenons à répéter que l'instauration d'une tolérance de 0,2 pour mille n'est pas une option zéro et que par sa clarté, la véritable tolérance zéro nous aidera à adopter un réflexe mental, une mentalité qui, une fois assimilés, nous amèneront à exclure automatiquement la combinaison alcool-conduite d'un véhicule. Les pays scandinaves et le Royaume-Uni ont apparemment franchi le pas depuis longtemps, mais nous en sommes encore

niet toepassen is, op zijn Amerikaans, een vorm van vrije wapendracht toestaan aan vele duizenden bestuurders die min of meer beneveld of zelfs beschonken achter het stuur van hun voertuig als potentieel wapen kruipen.

Vervolgens is er geen enkel verdedigbaar motief (tenzij louter stigmatisering) voorhanden om de nultolerantie tot bepaalde categorieën van bestuurders te beperken: alsof er bestuurders zouden zijn die wel gerechtigd zouden moeten zijn om andere weggebruikers een verhoogd gevaar te laten lopen. Waar is de moraliteit?

Beperking tot doelgroepen of ook nog het beperken tot 0,2 promille (wat dus geen nultolerantie is!) wordt vaak op een eigenaardige manier geargumenteed met de onvoldoende controlecapaciteit van de ordediensten. Dit is een pervers argument, want regelgeving is niet te baseren op (huidige) capaciteit tot handhaving, maar wel op de noodzakelijke verhoging van de verkeersveiligheid. Bekeken dient te worden op welke manier de pakkans en de noodzakelijke repressie verzekerd kunnen/zullen worden.

Hoe denkt men dat het bij de invoering van het rookverbod gegaan is? De wet zegt daar toch ook niet dat men in openbare gebouwen "een klein beetje" mag roken....

Het doet eveneens denken aan de absurde discussie over de veralgemeende zone 30: alsof men deze niet zou mogen invoeren zonder de infrastructuur aan te passen, dus ook hier een omkering van verantwoordelijkheden.

OVK zelf is in deze materie geen expert, wel een geïnformeerde militant die weet waarover hij spreekt. De vereniging pleit systematisch voor het gebruikmaken van bestaande expertise in hoede van de medici, de toxicologen, de psychologen. Daarom is OVK verheugd dat vandaag ook professor Tytgat uitgenodigd werd: hij zal in detail toelichten wat nultolerantie juist betekent (en hoe zij perfect toegepast kan worden).

Onzerzijds is het belangrijk vooral te herhalen dat 0,2 geen nultolerantie is, en dat echte nultolerantie door de duidelijkheid de mens moet helpen een mentale reflex, een ingesteldheid aan te kweken: eens die geïnternaliseerd, zal hij alcohol drinken en autorijden als het ware, automatisch uitsluiten. Daar is men in Scandinavië of in het Verenigd Koninkrijk blijkbaar al langer aan toe, maar in België staan we daar nog ver van. Weliswaar ook voer

loin en Belgique. Cela donnera aussi de la matière aux psychologues (qui ne sont pas encore suffisamment associés à ce débat), mais tel est l'objectif à atteindre – et l'orateur est convaincu qu'il peut être réalisé.

C. Mme Cathy Berx, gouverneure de la province d'Anvers

La gouverneure de la province d'Anvers fait l'exposé suivant.

Introduction générale

“Une témérité et un laxisme largement répandus. Un manque considérable de sens des responsabilités et de civisme. Le non-respect de règles simples et élémentaires” (*traduction*). Le juge de police brugeois Peter Van Damme n'aurait pas pu trouver des mots plus durs pour qualifier et dénoncer à juste titre le nombre extrêmement élevé de morts et de blessés graves victimes de la circulation en Belgique (*De Standaard*, 4-5 janvier 2020).

La Belgique réunit manifestement les pires caractéristiques au monde en matière de sécurité routière:

1) les Belges sont attachés à leur mode de vie de bons vivants, qui suppose une consommation d'alcool importante (et, de plus en plus, d'autres euphorisants), y compris pour ceux qui prennent ensuite la route en voiture, à vélo ou en cyclomoteur;

2) le laxisme à l'égard de l'alcool en général et au volant en particulier est aussi grand que la réprobation sociale de la conduite sous influence est faible;

3) notre civisme et notre sens des responsabilités sont peu développés, y compris et en particulier sur la route: nous ne respectons massivement et manifestement pas le Code de la route;

4) le risque de verbalisation et de contrôle reste faible en dépit de toutes les campagnes BOB, etc.;

5) la répression (sanction et exécution cohérente) ne suffit manifestement pas, ne dissuade donc pas et n'a pas non plus d'effet préventif (*cf.* récidivistes);

6) notre réseau routier est exceptionnellement dense et beaucoup d'infrastructures (par exemple les “bandes meurtrières” longeant les routes régionales) sont extrêmement dangereuses pour les usagers vulnérables;

7) le nombre de voitures et le nombre de kilomètres parcourus par les voitures et les camions restent élevés,

pour psychologues (die ontbreken vandaag nog), maar het is het te bereiken én bereikbaar doel.

C. Mevrouw Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen

De gouverneur van de provincie Antwerpen geeft de volgende uiteenzetting.

Algemene inleiding

“Breed verspreide roekeloosheid en laksheid. Een groot gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel en burgerzin. Het niet-naleven van elementaire en eenvoudige regels”. Veel scherper kon Brugs politierechter Peter Van Damme het ondragelijk grote aantal doden en zwaargewonden in en door het verkeer in België, niet duiden en meteen terecht hekelen (*De Standaard*, 4-5 januari 2020).

Kennelijk combineert België het slechtste van alle werelden als het aankomt op verkeersveiligheid:

1) Belgen koesteren hun Bourgondische levensstijl en daar hoort veel alcohol (en steeds meer ook andere roesmiddelen) bij, ook als mensen nadien nog met de auto, fiets of bromfiets de baan opgaan;

2) De laksheid ten aanzien van alcohol in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder is even groot als de sociale afkeuring van rijden onder invloed navenant klein is;

3) Onze burgerzin en gevoel voor verantwoordelijkheid zijn slecht ontwikkeld, in het bijzonder ook in het verkeer: we houden ons massaal en manifest niet aan de verkeersregels;

4) De pak- en controlekans blijft -alle BOB en andere campagnes ten spijt- klein. Ze wordt ook zeer laag ingeschat;

5) De handhaving (bestrafning en consequente uitvoering ervan) voldoet manifest niet, schrikt bijgevolg niet af en werkt allerm minst preventief (*cf.* recidivisten).

6) De densiteit van ons wegennet is buitengewoon groot. Veel infrastructuur (denk aan de zogenaamde “moordstrookjes” in het bijzonder langs gewestwegen) blijft levensgevaarlijk voor kwetsbare weggebruikers.

7) Het autobezit resp. het aantal gereden (vracht) autokilometers ligt hoog. We zijn vele uren onderweg

le risque de fatigue au volant étant élevé en raison du nombre d'heures passées sur la route;

8) nous investissons beaucoup dans notre propre sécurité (véhicules toujours plus lourds équipés de technologies de sécurité) mais guère dans celle des autres usagers de la route.

Les conséquences sont accablantes et tristes car derrière chaque chiffre, il y a des personnes, souvent très jeunes et le coût humain et social de tant de vies humaines perdues ou brisées est immense.

Le 11 novembre 2009, un homme âgé de 21 ans "légèrement éméché" a renversé quatre étudiantes en route pour leur baptême étudiant. Emilie, Leus, Laetitia et Lauren n'ont pas survécu à ce choc.

Le 18 mars 2012, Nick Vermeiren, boulanger fraîchement diplômé, a été renversé par un automobiliste ivre de 27 ans qui, après être sorti de sa voiture, et avoir vu que sa victime bougeait encore, a continué sa route. Quatre heures plus tard environ, les parents de Nick ont trouvé leur fils mort au bord de la route à quelques centaines de mètres de leur maison.

Le 14 décembre dernier, Ian Goormans, élève de dernière année qui n'avait pas encore 17 ans, a été tué par un conducteur sous l'influence de la drogue et de l'alcool, conducteur qui a également commis un délit de fuite.

On ne sait pas encore si Ian Goormans et Nick Vermeiren auraient survécu si les automobilistes en cause avaient immédiatement averti les services de secours.

Le nombre de personnes, souvent jeunes, qui perdent la vie sur la route reste bien trop élevé, certainement dans des accidents dus à l'alcool ou à la drogue.

En 2019, l'objectif, toujours effrayant, de 200 victimes de la route et de la circulation au maximum en Flandre à l'horizon 2020 (ZÉRO semblant d'ailleurs être le seul objectif acceptable) a été dépassé de pas moins de 62 % et les chiffres sont encore plus mauvais pour la Belgique.

Malheureusement, nous ne disposons pas d'analyses approfondies et encore moins systématiques de tous les accidents de la route en Belgique, même pas pour tous les accidents de la route dus à la consommation d'alcool ou de drogues et ayant causé des décès et/ou des handicaps à vie.

La dernière étude du *European Transport Safety Council* (ETSC) le confirme: les usagers de la route (et

en bijgevolg is het risico op vermoeidheid achter het stuur navenant groot.

8) We investeren veel in onze eigen veiligheid (steeds zwaardere voertuigen, met veiligheidstechnologie) maar amper in die van de andere weggebruikers.

De gevolgen zijn hartverscheurend en inriest. Want achter elk cijfer gaan mensen, vaak zeer jonge mensen schuil. De menselijke en maatschappelijke kost van zoveel verloren of gebroken mensenlevens is immens.

Op 11 november 2009 rijdt een zogenaamd "licht beschonken" 21-jarige, vier jonge studenten aan op weg naar hun studentendoop. Emilie Leus, Laetitia en Lauren overleven de klap niet...

Op 18 maart 2012 wordt Nick Vermeiren, pas afgestudeerd als bakker, aangereden. De dronken automobilist, 27 jaar, stapt uit, ziet dat zijn slachtoffer nog beweegt en rijdt door. Zo'n 4 uur later vinden Nicks ouders hun zoon dood langs de weg op enkele honderden meters van hun huis.

Op 14 december jl. wordt Ian Goormans -net geen 17 en laatstejaarsstudent- doodgereden door een chauffeur onder invloed van drugs en alcohol. Ook deze bestuurder pleegt vluchtmisdrijf.

Of Ian Goormans, net als Nick Vermeiren de aanrijding zou hebben overleefd, mocht de chauffeur meteen de hulpdiensten hebben verwittigd, moet nog blijken.

Nog steeds verliezen veel te veel, vaak jonge mensen zeker bij ongevallen onder invloed van alcohol of drugs, het leven in het verkeer.

In 2019 werd de nog steeds schrikbarende doelstelling van maximum 200 doden in en door het verkeer in Vlaanderen tegen 2020 (ZERO lijkt trouwens de enige aanvaardbare doelstelling) – met maar liefst 62 % overschreden. Voor België zijn de cijfers nog slechter.

Grondige, laat staan systematische analyses van alle verkeersongevallen in België, zelfs niet van alle verkeersongevallen onder invloed van alcohol of drugs waardoor mensen het leven laten en/of levenslang door het leven moeten met een beperking of handicap, ontbreken helaas.

De meest recente studie van de *European Transport Safety Council* (ETSC) bevestigt het: verkeersdeelnemers

donc aussi les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes et les motards) impliqués dans un accident mortel de la circulation en Belgique ne sont pas contrôlés, encore moins systématiquement, pour savoir s'ils marchent ou conduisent en état d'ébriété.

Il en va de même pour les conducteurs qui perdent la vie dans des accidents de la route impliquant un seul usager ou non (majorité des accidents de véhicules) et il n'existe donc pas de base pour une politique fondée sur des preuves, comme devrait l'être toute politique de qualité.

Le *European Transport Safety Council* (ETSC) part du principe que 25 % environ des personnes tuées sur la route et dans la circulation sont victimes de l'alcool. Eu égard à ce qui a été indiqué plus haut, c'est-à-dire que la Belgique réunit les pires caractéristiques en matière de sécurité routière, la probabilité est particulièrement faible, voire inexistante, que notre pays ait moins de 25 % de victimes de l'alcool sur la route et dans la circulation.

Toujours selon l'ETSC, il est pratiquement certain que 80 % de ces accidents ne se seraient pas produits si les conducteurs avaient été sobres. Dès lors, 5000 décès prématurés auraient ainsi pu être évités.

L'oratrice revient aux informations et à l'étude qui existent bel et bien. Elle abordera successivement les sujets suivants:

1. La nonchalance meurtrière
2. Le laxisme
3. Les règles en matière d'alcoolémie en Europe
4. L'existence de règles plus strictes en matière d'alcoolémie pour des groupes-cibles spécifiques
5. Le point de référence pour les règles en matière d'alcoolémie en Europe
6. Vers une tolérance zéro pour l'alcool au volant (de véhicules motorisés)
7. Tolérance zéro : 0,0 ou 0,2 pour mille ?
8. Les facteurs de réussite ou conditions-cadres critiques pour l'instauration de la tolérance zéro
 - a. L'adhésion de la société
 - b. La mise en œuvre

(dus ook voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders...) betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in België worden niet, laat staan systematisch, gecontroleerd op stappen of sturen onder invloed.

Hetzelfde geldt voor bestuurders die het leven laten in al dan niet eenzijdige (het grootste deel van het aantal ongevallen met voertuigen) verkeersongevallen. En dus mankeert de grondslag voor een "evidence based"-beleid, wat elk degelijk beleid hoort te zijn.

De *European Transport Safety Council* (ETSC) gaat ervan uit dat ca 25 % van alle doden in en door het verkeer te wijten zijn aan rijden onder invloed van alcohol. Gelet op het voorgaande – dat België het slechtste der werelden combineert op het vlak van verkeersveiligheid – is de kans bijzonder klein, zo niet onbestaande dat dit koninkrijk beter presteert dan de aangenomen 25 % alcohol-gerelateerde doden in en door het verkeer.

Nog volgens de ETSC zou 80 % van die ongevallen zich met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet hebben voorgedaan, mochten de bestuurders nuchter hebben gereden. 5000 voortijdige overlijdens waren zo te vermijden.

Terug naar de informatie en het onderzoek die wel bestaan. Achtereenvolgens zal de spreker ingaan op volgende onderwerpen:

1. Dodelijke nonchalance.
2. Lakse houding
3. Alcohollimieten in Europa
4. Lagere limiet voor specifieke doelgroepen.
5. Benchmark alcohollimieten in Europa
6. Naar een nullimiet voor alcohol in het (gemotoriseerd) verkeer
7. Nullimiet: 0,0 of 0,2 promille
8. Kritische succesfactoren of randvoorwaarden voor een succesvolle invoering van de nullimiet
 - a. Draagvlak
 - b. Handhaving

c. L'offre d'alcool

d. La sensibilisation et l'éducation

e. La santé

f. La gestion des multirécidivistes

9. Les recommandations du Vlaams Forum Verkeersveiligheid (Forum flamand de la sécurité routière)

10. Le soutien de l'Europe Steun vanuit Europa

1. *La nonchalance meurtrière*

Vous le constatez régulièrement en lisant la presse et le juge au tribunal de police Peter Van Damme y a par ailleurs fait allusion: en dépit de tous les efforts et de toutes les campagnes, nous faisons toujours preuve, de manière générale, d'une grande nonchalance en matière de consommation d'alcool, et plus particulièrement en matière d'alcool au volant.

En Belgique, 10 % des automobilistes impliqués dans un accident présentent une alcoolémie positive.

L'alcool au volant reste l'une des principales causes de mortalité routière.

On estime qu'en Belgique, quelque 150 personnes sont décédées dans un accident routier dû à l'alcool en 2018.

Compte tenu du chiffre noir élevé, ce nombre est sans doute (beaucoup) plus élevé en réalité.

2. *Le laxisme*

Notre attitude vis-à-vis de l'alcool au volant reste terriblement laxiste. C'est ce qui ressort systématiquement des enquêtes ESRA (*E-Survey of Road Users' Attitudes*) auxquelles l'institut VIAS participe.

Selon l'enquête ESRA 2019, pas moins de 24 % des Belges affirment avoir conduit avec une alcoolémie supérieure au 0,5 pour mille autorisé. C'est environ 11 % de plus que la moyenne européenne. Dans les pays présentant les meilleurs résultats, ce pourcentage était de 4 % (en Hongrie et en Finlande) et de 6 % (en Pologne). Avec un pourcentage de 9 %, nos voisins néerlandais et allemands font également beaucoup mieux que la Belgique.

L'enquête menée en 2018 par la *Vlaamse Stichting Verkeerskunde* (VSV) sur notre attitude face à l'alcool

c. Alcoholaanbod

d. Sensibilisering en educatie

e. Gezondheid

f. Aanpak hardleerse overtreeders

9. Aanbevelingen Vlaams Forum Verkeersveiligheid

10. Steun vanuit Europa

1. *Dodelijke nonchalance*

U leest het geregeld in de pers en ook politierechter Peter Van Damme alludeerde erop. Ondanks alle inspanningen en campagnes gaan we nog steeds zeer nonchalant om met alcohol in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder.

In België test 10 % van de bestuurders positief bij een ongeval.

ROI van alcohol blijft één van de grote killers in het verkeer.

In 2018 verloren in België naar schatting zo'n 150 mensen het leven in een ongeval te wijten aan ROI.

Door het grote "dark number" ligt het aantal allicht nog (veel) hoger.

2. *Lakse houding*

Onze houding ten aanzien van alcohol in het verkeer blijft ontstellend laks. Dat blijkt steeds weer uit de zogenaamde ESRA studies (*E-Survey of Road Users' Attitudes*) waaraan het VIAS instituut meewerkt.

Volgens de ESRA-enquête 2019 reed maar liefst 24 % van de Belgen (naar eigen zeggen) onder invloed van meer alcohol dan de toegelaten 0,5 promille. Dat is zo'n 11 %-punten meer dan het Europese gemiddelde. In de best scorende landen lag dat percentage op 4 % (Hongarije resp. Finland) en 6 % in Polen. Ook de buurlanden, Nederland en Duitsland met elk 9 %, laten België ver achter zich.

De bevraging van VSV uit 2018 m.b.t. onze houding ten aanzien van rijden onder invloed en de maatschappelijke

au volant et sur l'acceptation sociale de ce phénomène nous fournit les données complémentaires suivantes.

Trente pour cent des participants pensent que leurs amis trouvent acceptable de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool.

Il est donc très peu probable que ces amis critiquent ouvertement notre choix de prendre tout de même le volant après avoir bu ou, à l'inverse, que nous critiquions ouvertement leur choix de le faire. Contrairement aux pays scandinaves et à la Pologne, la réprobation sociale de l'alcool au volant et de tous les risques qui en découlent est presque inexistante en Belgique, un pays qui se caractérise par sa mentalité bourguignonne.

Six pour cent des participants ont tout simplement admis avoir pris le volant après avoir consommé trop d'alcool. Un participant sur cinq, soit 20 %, a confirmé conduire régulièrement sous l'influence de l'alcool et ils sont presque deux fois plus nombreux, soit 40 %, à avoir déclaré qu'il était possible qu'ils aient conduit sous l'influence de l'alcool.

3. Les règles en matière d'alcoolémie en Europe

En dehors de l'Angleterre et du Pays de Galles (0,8 promille), les limites d'alcoolémie au volant en Europe vont de 0,0 promille (en République tchèque, Hongrie, Slovaquie et Roumanie) à 0,5 promille dans les autres pays d'Europe, en passant par 0,2 promille (limite zéro en Norvège, en Suède, en Pologne et en Estonie). Une limite inférieure s'applique à des groupes cibles spécifiques. Ce n'est probablement pas un hasard si la Pologne et la Hongrie obtiennent les meilleurs résultats dans l'enquête ESRA 2019.

Compte tenu des différences d'interprétation existant en matière de décès dus à l'alcool au volant, il n'est malheureusement pas possible d'établir, sur la base d'éléments étayés, un éventuel lien de causalité linéaire entre les limites d'alcoolémie et le nombre de morts ou de blessés graves (dus à l'alcool au volant). De plus, et l'oratrice évoquera ce point ci-après, il ne suffit pas d'abaisser simplement la limite d'alcoolémie. Des conditions supplémentaires sont nécessaires pour produire un effet positif durable sur la sécurité routière et pour réduire le nombre d'accidents mortels de la circulation.

4. L'existence de règles plus strictes en matière d'alcoolémie pour des groupes-cibles spécifiques

La plupart des pays européens ont instauré une limite d'alcool adaptée pour certains groupes cibles spécifiques. Tel est notamment le cas pour les jeunes conducteurs

aanvaarding ervan, leverde volgende bijkomende gegevens op.

30 % van de deelnemers denkt dat vrienden het aanvaardbaar vinden om te rijden als je gedronken hebt.

De kans dat die vrienden ons dan wel wij onze vrienden streng aanspreken op onze/hun keuze om nog te rijden hoewel ze onder invloed van alcohol zijn, is navenant klein. De sociale afkeuring van rijden onder invloed en alle risico's die ermee gepaard gaan is in Bourgondisch België – in tegenstelling tot de Scandinavische landen resp. Polen – zo goed als *nihil*.

6 % gaf zonder meer toe te rijden na te hoge alcoholconsumptie. 1 op 5 ofwel 20 % bevestigde geregeld te rijden onder invloed van alcohol en maar liefst het dubbele daarvan of 40 % zegt dat de kans bestaat dat ze onder invloed van alcohol rijden.

3. Alcohollimieten in Europa

Op Engeland en Wales (0,8 promille) na, schommelen de alcohollimieten in Europa tussen de 0,0 promille (in Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Roemenië) over 0,2 promille (nullimiet in Noorwegen, Zweden, Polen, Estland) tot 0,5 promille in de overige landen van Europa. Een lagere limiet geldt voor specifieke doelgroepen. De beste resultaten uit de ESRA-studie 2019 zijn, allicht niet toevallig, voor Polen en Hongarije.

Door verschillen en interpretatie van alcohol doden in en door het verkeer is het helaas niet mogelijk om voldoende robuuste uitspraken te doen over een eventueel lineair en oorzakelijk verband tussen de alcohol limiet en het aantal (alcoholgerelateerde) doden en zwaargewonden in en door het verkeer. Bovendien, en daar gaat de spreekster later verder op in, volstaat het niet om de alcohollimiet zonder meer te verlagen. Bijkomende randvoorwaarden zijn noodzakelijk met het oog op een duurzaam en blijvend positief effect op het vlak van verkeersveiligheid en een daling van het aantal fatale verkeersongevallen.

4. Lagere limiet voor specifieke doelgroepen.

Voor sommige doelgroepen voerden de meeste landen in Europa een aangepaste alcohollimiet in. Dat is m.n. het geval voor de zogenaamde jonge, onervaren

novices, pour lesquels la plupart des pays d'Europe ont instauré la tolérance zéro (entre 0,0 et 0,2 pour mille).

Seuls six pays, à savoir la Belgique, la Grande-Bretagne, la Finlande, l'Espagne, le Danemark et la Bulgarie, n'ont toujours pas durci les règles.

Le choix du durcissement pour ce groupe-cible coule de source: comme ils ont nettement moins d'expérience au volant, le risque d'accident est d'autant plus grand.

Les conducteurs professionnels sont également soumis à une norme plus stricte de 0,2 pour mille dans un certain nombre de pays. Tel est notamment le cas en Belgique, en Grèce et en Irlande. La raison en est que ces conducteurs (chauffeurs de bus, de taxi ou de camion) portent une plus grande responsabilité, en particulier pour les personnes qui doivent pouvoir avoir la certitude que "leur" conducteur est sobre au volant, ou pour les cargaisons dangereuses. Ce raisonnement semble pertinent et devrait, par extension, s'appliquer à tous les usagers de la route. Chacun devrait quand même pouvoir avoir la certitude que les autres conducteurs sont également sobres au volant et ne mettent pas en péril la sécurité d'autres usagers de la route.

5. Le point de référence pour les règles en matière d'alcoolémie en Europe

Ce schéma présente un aperçu clair de toutes les concentrations BAC (*Blood Alcohol Concentrations*) en Europe. Sept pays appliquent la norme de 0,0 ou 0,2 ou la tolérance zéro. La Lituanie est un cas atypique, la limite y étant encore de 0,4 pour mille. Vingt pays appliquent toujours la norme de 0,5 et la Grande-Bretagne – à l'exception de l'Ecosse – autorise toujours 0,8 pour mille.

6. Vers une tolérance zéro pour l'alcool au volant (de véhicules motorisés)

Entre-temps, de très nombreuses voix faisant autorité plaident pour la tolérance zéro. Père fondateur des actions WODCA à Anvers, l'ancien urgentiste Luc Beaucourt qui s'est rendu dans des centaines d'écoles dans les années 90 pour y présenter les reportages photos les plus choquants de jeunes victimes de la route, le fait depuis plusieurs années. Tout comme le professeur docteur Tytgat, toxicologue, de la KULeuven. Leurs principaux arguments rejoignent ceux de l'oratrice. Seule la tolérance zéro a l'avantage de la clarté et est égale pour tous. Lorsque la limite est fixée à 0,5, les gens se mettent à faire des calculs et la différence de sexe, de poids corporel, de taux de graisse et de stature joue un rôle important.

bestuurders waarvoor de meeste landen van Europa nagenoeg zerotolerantie (tussen 0,0 en 0,2 promille) invoerden.

Slechts 6 landen, waaronder België, Groot-Brittannië, Finland, Spanje, Denemarken en Bulgarije voerden die verstrenging nog steeds niet door.

De keuze voor deze doelgroep-verstrenging ligt voor de hand: hun rijervaring is substantieel kleiner en dus is het risico op ongevallen navenant groter.

Ook voor professionele bestuurders geldt in een aantal landen een strengere norm van 0,2 promille. Dat is m.n. het geval voor België, Griekenland en Ierland. De redenering hiervoor is dat deze chauffeurs (bus- en taxichauffeurs c.q. truckers) een grotere verantwoordelijkheid dragen m.n. voor personen die er op moeten kunnen vertrouwen dat "hun" chauffeur nuchter rijdt, of voor gevaarlijke vrachten. Deze redenering lijkt trouwens te kloppen en bij uitbreiding voor alle deelnemers aan het verkeer. Iedereen zou er toch op moeten kunnen vertrouwen dat ook alle andere chauffeurs nuchter sturen en de veiligheid van andere weggebruikers niet in het gedrang brengen.

5. Benchmark alcohollimieten in Europa

In dit schema vindt de lezer een helder overzicht van alle BAC (*Blood Alcohol Concentrations*) in Europa. 7 landen hanteren de 0,0 tot 0,2 of zerotolerantie-norm. Litouwen is een atypisch geval en houdt het op 0,4 promille. Voor 20 landen geldt nog steeds de 0,5 norm en Groot-Brittannië -Schotland uitgezonderd- laat nog steeds 0,8 promille toe.

6. Naar een nullimiet voor alcohol in het (gemotoriseerd) verkeer

Het aantal gezaghebbende stemmen dat pleit voor zerotolerantie is inmiddels zeer groot. *Founding Father* van de WODCA-acties in Antwerpen, gewezen spoedarts Luc Beaucourt die in de jaren '90 honderden scholen bezocht met de meest schokkende fotoreportages over jonge verkeersslachtoffers, doet het al jaren. Net als toxicoloog prof. dr. Tytgat van de KULeuven. Hun belangrijkste argumenten zijn ook die van de sprekerster. Alleen zerotolerantie heeft het voordeel van de duidelijkheid en is voor iedereen gelijk. Bij 0,5 gaan mensen tellen en speelt het verschil in geslacht, lichaamsgewicht, vetgehalte en gestalte een grote rol.

Il n'en est pas ainsi lorsque la limite est fixée à 0,0 ou 0,2. En outre, seule la tolérance zéro contribuera à l'indispensable évolution sociale des mentalités: qui conduit ne boit pas. Qui a bu ne conduit plus. Qui doit encore conduire ne boit pas. La tolérance zéro est logique et cohérente par rapport à la tolérance zéro en matière de drogue au volant.

7. Tolérance zéro : 0,0 ou 0,2 pour mille ?

Que ce soit consciemment ou inconsciemment, on entretient à tort le flou au sujet de l'impossibilité technique d'utiliser la tolérance zéro. Il a déjà été souligné que plusieurs pays européens ont bel et bien instauré la tolérance zéro en matière d'alcool dans leur réglementation. Pour autant que nous sachions, cela ne pose pas de problèmes importants.

Fondamentalement, un taux de 0,0 ou de 0,2 pour mille est du reste quasi équivalent. Même le taux de 0,2 pour mille sera probablement dépassé dès qu'un verre d'alcool est consommé dans les 12 heures précédant la réalisation d'un test d'alcoolémie.

Du fait de la détectabilité technique, de la possibilité extrêmement limitée d'une production endogène ou corporelle d'éthanol et de l'éventuelle incidence – probablement négligeable – des bonbons fourrés à la liqueur, les pays appliquant un taux de 0,0 utiliseront *de facto* un écart limité jusqu'à 0,2 pour mille.

La littérature pharmaceutique et toxicologique décrit la concentration d'alcool dans le sang (BAC) de 0,2 comme étant une "limite logique". En cas de limite de 0,2, il est question d'un passage du niveau dit zéro au premier ordre. En-dessous de cette norme, il n'y a quasiment pas d'effet ou d'incidence sur le comportement humain, le fonctionnement et/ou les réflexes. Celui qui a consommé de l'alcool avec modération chez lui le soir n'a probablement rien à craindre d'un test d'alcoolémie le lendemain matin.

Entre 0,2 et 0,5, il est question de désinhibition, d'excitation, d'instabilité émotionnelle, d'euphorie, etc.

Entre 0,5 et 1 pour mille, le temps de réaction augmente considérablement et la faculté de jugement diminue.

Au-delà de 1 pour mille, les conséquences et l'incidence sont nettement plus radicales.

Une limite de 0,0 ou de 0,2 ou la tolérance zéro présente de nombreux avantages. C'est la seule norme claire et égale pour tous. Il ne faut plus compter le nombre de

Bij 0,0 of 0,2 is dat niet zo. Bovendien zal alleen zerotolerantie bijdragen tot een noodzakelijke maatschappelijke mentaliteitswijziging: wie rijdt, drinkt niet. Wie gedronken heeft, rijdt niet meer. Wie nog moet rijden, drinkt niet. Nultolerantie is consequent en consistent met de nultolerantie voor drugs in het verkeer.

7. Nullimiet: 0,0 of 0,2 promille

Al dan niet bewust wordt ten onrechte zeer veel mist gespuid over de technische onmogelijkheid om te werken met de nullimiet. Eerder is al opgemerkt dat verschillende landen van Europa wel degelijk de nultolerantie voor alcohol in de regelgeving hebben opgenomen. Voor zover bekend, levert dat geen noemenswaardige problemen op.

In essentie komen 0,0 en 0,2 promille allicht overigens nagenoeg op hetzelfde neer. Ook bij 0,2 promille is de norm wellicht overschreden zodra een glas alcohol wordt geconsumeerd binnen de 12 uur voor de afname van een alcoholtest.

Omwille van de technische detecteerbaarheid, de uiterst beperkte mogelijkheid tot endogene of lichaamseigen productie van ethanol, en de eventuele –allicht verwaarloosbare– impact van likeurbonbons, zullen ook landen die met een 0,0 limiet *de facto* een beperkte deviatie tot 0,2 promille hanteren.

Farmaceutische, toxicologische literatuur omschrijft de 0,2 bloed alcohol concentratie (BAC) als een "logische grens". Bij 0,2 is sprake van een overgang van de zogenaamde "nulde" naar de eerste orde. Onder die norm is er nagenoeg geen sprake van een effect of impact op het menselijk gedrag, functioneren en/of reflexen. Wie 's avonds thuis met mate alcohol dronk, hoeft allicht niets te vrezen wanneer hij/zij de volgende ochtend aan een alcoholtest wordt onderworpen.

Tussen 0,2 en 0,5 promille is er sprake van ontremming, excitatie, emotionele labiliteit, euforie...

Tussen 0,5 en 1 promille verhoogt de reactietijd aanzienlijk en vermindert het beoordelingsvermogen.

Boven 1 promille zijn de gevolgen en impact veel ingrijpender.

0,0 resp. 0,2 of nultolerantie heeft vele voordelen. Het is de enige norm die duidelijk en gelijk is voor iedereen. Glazen tellen kan niet meer. Elk glas is er sowieso een

verres. Chaque verre en est un de trop, indépendamment de la taille, du poids, de la stature, du sexe, ... En outre, elle renforce le contrôle social.

Notons que la tolérance zéro est une condition indispensable, mais non suffisante en vue d'un changement de mentalité drastique en matière de conduite sous l'influence d'alcool dans notre pays.

8. Les facteurs de réussite ou conditions-cadres critiques pour l'instauration de la tolérance zéro

Il est aussi objecté de manière classique que l'instauration de la tolérance zéro ne suffira pas pour mettre un terme à la conduite sous l'influence d'alcool. En outre, la mesure n'inciterait pas les buveurs invétérés à ne plus conduire sous influence. Qui plus est, la tolérance zéro risque de rendre les contrôles d'alcoolémie moins efficaces, si bien que le risque d'accidents liés à l'alcool ne diminuerait pas mais s'accroîtrait.

Ou encore: les buveurs très modérés qui savent se limiter à un verre de champagne en apéritif et à un ou deux verres de vin pendant le repas sont punis, alors que la mesure n'entraînera pas une diminution du nombre de morts et de blessés graves dans la circulation. Plus encore: le nombre de morts et de blessés graves dans la circulation pourrait même augmenter à cause de cette mesure.

Il est exact que la littérature néerlandaise de la fin des années 90 (M.P.M. Mathijssen, *Schatting van de effecten van verlaging van de wettelijke limiet voor alcoholgebruik in het verkeer*, VWOS, novembre 1999), mentionne l'effet contre-intuitif et pervers précité. Cependant, cet effet se produit uniquement lorsque la limite légale du taux d'alcoolémie est réduite de 0,5 à 0,0 pour mille sans contrôle ou à contrôle égal. Si on intensifie également les contrôles (doublement de la probabilité de verbalisation), l'effet est par contre positif.

Selon l'étude, les meilleurs résultats seraient obtenus si l'on baisse la limite pour les conducteurs débutants tout en doublant la probabilité de verbalisation, par exemple en augmentant l'efficacité des contrôles du taux d'alcoolémie.

L'étude précitée est intéressante. En même temps, sa pertinence pour l'instauration de la tolérance zéro en 2020 ne peut être exagérée. Grâce à l'introduction du *sampler*, du *mobile office*, des contrôles arbitraires et très mobiles, le fonctionnement de la police en général et l'efficacité des contrôles du taux d'alcoolémie en particulier se sont en effet substantiellement améliorés par rapport à il y a vingt ans. La probabilité est en outre très élevée que l'efficacité, tout comme les moyens

te veel, ongeacht lengte, gewicht, gestalte, geslacht... Bovendien versterkt het de sociale controle.

Let wel, de nullimiet of nultolerantie is een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde voor een drastische mentaliteitswijziging in ons land m.b.t. rijden onder invloed van alcohol.

8. Kritische succesfactoren of randvoorwaarden voor een succesvolle invoering van de nullimiet

Een andere klassieke tegenwerping luidt dat de "invoering van de nultolerantie niet zal volstaan om komaf te maken met rijden onder invloed van alcohol". Bovendien zou de maatregel hardleerse drinkers niet aanzetten tot niet meer rijden onder invloed. Meer zelfs, door de nultolerantie dreigen de alcoholcontroles minder efficiënt te worden waardoor het risico op alcohol-gerelateerde ongevallen niet af- maar toeneemt.

Of nog, zeer matige drinkers die "maat weten te houden" en zich kunnen beperken tot een glas champagne als aperitief en een glas wijn bij het eten of twee glazen wijn worden gestraft, terwijl de maatregel niet zal leiden tot minder doden en zwaargewonden in en door het verkeer. Meer zelfs: het aantal doden en zwaargewonden in en door het verkeer zou er zelfs door kunnen toenemen.

Het klopt dat Nederlandse literatuur van het einde van de jaren 90 (M.P.M. Mathijssen, *Schatting van de effecten van verlaging van de wettelijke limiet voor alcoholgebruik in het verkeer*, VWOS, november 1999) melding maakt van voormeld contra-intuitief en pervers effect. Dit treedt evenwel enkel op wanneer de wettelijk BAC-limiet wordt verlaagd van 0,5 naar 0,0 promille zonder of bij gelijkblijvend toezicht. In combinatie met een geïntensiveerd toezicht (verdubbeling van de pakkans) daarentegen is het effect wel positief.

Het meeste heil verwachtte de studie van een verlaging van de limiet voor beginnende chauffeurs in combinatie met een verdubbeling van de pakkans, bijvoorbeeld door een verhoging van de efficiëntie van alcoholcontroles.

Voormelde studie is interessant. Tegelijk mag de relevantie ervan voor de invoering van de nultolerantie in 2020 niet worden overdreven. Door de introductie van de *sampler*, het *mobile office*, de aselecte, zeer mobiele controles is de politiewerking in het algemeen en de efficiëntie van de alcoholcontroles in het bijzonder, immers substantieel gestegen in vergelijking tot 20 jaar geleden. De kans is bovendien erg groot dat de efficiëntie, evenals de technische hulpmiddelen waarmee (vracht)

techniques dont les voitures et les camions doivent être équipés d'origine, continuent à croître.

Le plus important est que personne n'estime que l'instauration de la tolérance zéro, en tant que mesure "nue" sans encadrement, mènera seule et d'elle-même à l'objectif souhaité: aucune victime de la circulation (en particulier d'accidents de la route non unilatéraux).

Ou encore: la tolérance zéro est une mesure nécessaire mais pas suffisante. Il existe indubitablement une série de facteurs de réussite et/ou de conditions-cadres critiques auxquels il convient de satisfaire simultanément et en permanence.

a. *L'adhésion de la société*

Des enquêtes révèlent que l'adhésion de la société à l'instauration de la tolérance zéro est déjà importante. 78 % des Belges sont favorables à la tolérance zéro pour les conducteurs débutants. 63 % sont favorables à la tolérance zéro généralisée pour tous les conducteurs. Le soutien en faveur de la mesure est cependant plus prononcé chez les femmes et les répondants âgés. Néanmoins, 71 % des jeunes sont favorables à une tolérance zéro pour les conducteurs débutants.

b. *La mise en œuvre*

En Belgique, le risque subjectif de se faire prendre (la conviction que l'on subira un contrôle du taux d'alcoolémie) a augmenté. Il s'élève à près de 21 %, mais reste tout de même au-dessous de la moyenne européenne de 22,5 %. Avec 677 contrôles pour 1000 conducteurs, un rapport substantiellement plus élevé qu'un sur deux, c'est clairement l'Estonie qui obtient le meilleur résultat. Dans ce pays, la combinaison d'une limite sévère avec une probabilité de verbalisation accrue a clairement fait baisser le nombre d'accidents mortels dus à la conduite en état d'ivresse.

Comme il a déjà été dit, il est régulièrement renvoyé au risque de possibles effets pervers de l'instauration de la tolérance zéro: la probabilité réelle que des gros buveurs se fassent prendre diminuerait, la capacité de contrôle serait utilisée de manière moins efficace et le risque de conduite illégale sans permis augmenterait.

Indépendamment de la question de savoir si, en 2020, cette crainte est encore suffisamment fondée scientifiquement, il est crucial de jouer la sécurité et il reste de toute façon nécessaire d'augmenter la probabilité de verbalisation et d'œuvrer de toute urgence au développement d'une banque de données efficace et actualisée des permis de conduire et à la réalisation de

auto's standard moeten worden uitgerust, verder zullen blijven toenemen.

Het allerbelangrijkste is dat niemand van oordeel is dat de invoering van de zerotolerantie als "naakte" maatregel zonder verdere omkadering alleen en op zichzelf zal leiden tot het te wensen doel: geen, nul, zero slachtoffers in en door het verkeer (in het bijzonder bij niet-eenzijdige verkeersongevallen).

Of nog, zerotolerantie is een noodzakelijke, maar geen voldoende maatregel. Er zijn zonder enige twijfel een aantal kritische succesfactoren en/of randvoorwaarden waaraan steeds gelijktijdig en blijvend moet worden voldaan.

a. *Draagvlak*

Uit enquêtes blijkt dat het draagvlak voor de invoering van de nultolerantie nu al groot is. 78 % van de Belgen is voor nultolerantie voor beginnende chauffeurs. 63 % is voorstander van de algemene zerotolerantie voor alle chauffeurs. De steun voor de maatregel is wel meer uitgesproken bij vrouwen en oudere respondenten. Nog steeds 71 % van de jongeren is/pleit voor zerotolerantie voor beginnende chauffeurs.

b. *Handhaving*

In België is de subjectieve pakkans gestegen (de overtuiging dat men zal worden gecontroleerd op ROI). Met zo'n 21 % ligt ze wel nog steeds onder het Europees gemiddelde van 22,5 %. Met 677 controles/1000 chauffeurs, dat is substantieel meer dan 1 op 2, scoort Estland duidelijk het best. In dat land heeft de combinatie van een strenge limiet en een verhoogde pakkans duidelijk geleid tot een vermindering van het aantal verkeersdoden door dronken rijden.

Zoals gezegd, wordt geregeld gerefereerd aan de mogelijk perverse risico's van de invoering van de nultolerantie: de feitelijk pakkans voor zware drinkers zou dalen, de controlecapaciteit zou minder efficiënt worden ingezet en het risico op illegaal rijden zonder rijbewijs zou toenemen.

Los van de vraag of deze vrees anno 2020 nog voldoende wetenschappelijk onderbouwd is, is het cruciaal om het zekere voor het onzekere te nemen en blijft het sowieso noodzakelijk om de pakkans te verhogen, dringend werk te maken van de realisatie van de sluitende up-to-date databank van rijbewijzen en een proactieve controle op sturen spijs verval of intrekking en/of niet

contrôles proactifs en vue de sanctionner les personnes qui conduisent en dépit d'une déchéance ou d'un retrait et/ou en ne disposant pas d'un permis de conduire, en combinaison avec une possibilité élargie de saisie des véhicules des personnes qui conduisent sous influence et/ou conduisent (font conduire) sans permis et/ou une application plus conséquente de cette mesure.

c. L'offre d'alcool

Bien que ce ne soit pas vraiment l'objet de cette audition, il se recommande absolument d'interdire enfin en Belgique la vente d'alcool le long des autoroutes et/ou dans les magasins et restaurants établis le long des grandes voies d'accès. Cette mesure peut limiter la tentation de consommer de l'alcool avant de reprendre la route. Ou encore: le long de la route, le sans-alcool doit certainement être le seul choix possible. En dehors, il serait préférable que ce soit le choix par défaut.

d. La sensibilisation et l'éducation

L'effet sensibilisateur de la tolérance zéro pourra et sera déjà important en soi. Mais il ne suffira pas. C'est pourquoi l'oratrice plaide pour que l'on continue à miser, à tous les niveaux, sur des campagnes ciblées comme la campagne BOB bien connue et louée par l'ETSC en tant que bonne pratique. Cela doit, comme toujours, être combiné avec des contrôles de police renforcés. La collaboration avec les parties prenantes comme l'horeca, les fédérations sportives et les entreprises peut et doit aussi être améliorée.

e. Santé

Dans la mesure où l'alcoolisme reste une maladie qui représente un coût social et sociétal énorme, il s'indique d'opérer également une distinction, dans la lutte contre les accidents dus à la conduite sous influence, entre les conducteurs qui sont alcooliques et ceux qui ne le sont pas (encore), dans le sens où une thérapie et un traitement doivent toujours être prévus en tant que condition supplémentaire pour les alcooliques.

Les pays qui travaillent avec des programmes de désintoxication poussés (Suède, Suisse, Estonie, Royaume-Uni, Finlande, Slovaquie) obtiennent en effet de bien meilleurs résultats. Cette approche offre en outre bien d'autres avantages sociaux et sociétaux.

f. Lutte contre le récidivisme

Pour les contrevenants non dépendants, impénitents et multirécidivistes, une approche sur mesure s'indique. La mesure la plus efficace est un éthylotest antidémarrage obligatoire combiné avec un accompagnement. En

beschikken van een rijbewijs in combinatie met een veruimde mogelijkheid tot inbeslagname van voertuigen wegens rijden onder invloed en/of (laten) rijden zonder rijbewijs en/of een consequentere toepassing van die maatregel.

c. Alcoholaanbod

Hoewel dit niet meteen het onderwerp is van deze hoorzitting, is het meer dan raadzaam om nu eindelijk ook in België een verbod in te voeren op de verkoop van alcohol langs snelwegen en/of in baanwinkels en -restaurants. Deze maatregel kan de verleiding om alcohol te consumeren alvorens men weer de baan op gaat, beperken. Of nog, zeker langs de weg moet alcoholvrij de enig mogelijke keuze zijn. Daarbuiten wordt het best de standaardkeuze.

d. Sensibilisering en educatie

De sensibiliserende werking van de nultolerantie op zich kan en zal allicht al groot zijn. Ze zal niet volstaan. Vandaar mijn pleidooi om op alle niveaus te blijven inzetten op gerichte campagnes zoals de goed ingeburgerde, door de ETSC als goede praktijk geprezen BOB-campagne. Als steeds, ook in combinatie met versterkte politiecontroles. Ook de samenwerking met stakeholders zoals de horeca, sportfederaties en bedrijven kan en moet beter.

e. Gezondheid

Omdat alcoholverslaving ook steeds een ziekte is met een enorme maatschappelijke en sociale kost, is het aangewezen om ook in de strijd tegen ongevallen door rijden onder invloed een onderscheid te maken tussen alcoholverslaafde resp. (nog) niet-alcoholverslaafde bestuurders. In die zin dat voor alcoholverslaafden ook steeds moet worden voorzien in therapie en behandeling als bijkomende voorwaarde.

Landen die werken met doorgedreven ontwenningprogramma's (Zweden, Zwitserland, Estland, VK, Finland, Slovenië) presteren immers merkkelijk beter. Bovendien heeft deze aanpak ook tal van andere maatschappelijke en sociale voordelen.

f. Aanpak hardleerse overtreders

Voor hardleerse, niet-verslaafde veelplegers is een aanpak op maat aangewezen. De meeste effectieve maatregel is een verplicht alcoholslot in combinatie met begeleiding. In België is een alcoholslot verplicht

Belgique, un éthylotest antidémarrage est obligatoire à partir de 1,8 pour mille ou de 1,2 pour mille en cas de récidive. L'ETSC salue également cette mesure, qu'il classe parmi les bonnes pratiques. Elle existe également en Autriche, au Danemark, en Finlande, en France, en Pologne et en Suède. Combiné avec un accompagnement, un éthylotest antidémarrage est une mesure relativement onéreuse, qui coûte quelque 3000 euros par an. C'est la raison pour laquelle elle n'est toujours pas régulièrement imposée ou exécutée. Comparé au coût humain et collectif d'une vie humaine et/ou d'un handicap à vie, ce coût est toutefois faible, voire négligeable. Il est en outre facilement évitable. Il suffit de ne pas boire d'alcool quand on doit prendre la route.

9. Les recommandations du Vlaams Forum Verkeersveiligheid (Forum flamand de la sécurité routière)

Fin juin 2019, le *Vlaams Forum Verkeersveiligheid*, au sein duquel sont représentées toutes les parties prenantes flamandes et quelques acteurs fédéraux, spécialisés dans le domaine de la sécurité routière (WPR, parquet, VIAS, AWV, Centrex, *Rondpunt*, *Ouders van Verongelukte kinderen*...) a formulé les recommandations suivantes:

- a) Tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs
- b) Renforcement des contrôles et des sanctions
- c) Durcissement des règles en matière d'alcool (interdiction de la vente d'alcool dans les magasins et les restaurants d'autoroute)
- d) Sensibilisation renforcée et mieux ciblée, en particulier sur le terrain
- e) Mesures individualisées pour les contrevenants récidivistes, éthylotest antidémarrage obligatoire, accompagnement et programmes de désintoxication, en combinaison avec des valeurs indicatives plus strictes (par exemple, à partir de 0,8 pour mille) pour un éthylotest antidémarrage après l'instauration de la tolérance zéro.

10. Le soutien de l'Europe Steun vanuit Europa

Les recommandations de l'ETSC vont dans le même sens: envisager l'instauration de la tolérance zéro (0,2 pour mille) pour tous les usagers. Publier une directive européenne pour instaurer la tolérance zéro comme norme dans toute l'Union européenne. Renforcer l'application de la législation en fixant un objectif annuel en matière de quantité annuelle minimale de contrôles

vanaf 1,8 promille of vanaf 1,2 promille in geval van recidive. ETSC looft ook deze maatregel als goede praktijk. Behalve in België bestaat hij ook in Oostenrijk, Denemarken, Finland, Frankrijk, Polen en Zweden. In combinatie met een verplichte begeleiding is een alcoholslot een relatief dure maatregel die jaarlijks zo'n €3000 kost. Om die reden wordt hij geregeld nog steeds niet opgelegd of uitgevoerd. In vergelijking tot de menselijke en gemeenschapskost van een mensenleven en/of levenslange handicap is de kost laag tot verwaarloosbaar. Bovendien is de kost makkelijk te vermijden. Het volstaat om geen alcohol te drinken, wanneer men nog met de auto de baan op moet.

9. Aanbevelingen Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Eind juni 2019 formuleerde het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, waarin alle Vlaamse en een aantal federale stakeholders die werken aan verkeersveiligheid (WPR, parket, VIAS, AWV, Centrex, Rondpunt, Ouders van Verongelukte kinderen...) vertegenwoordigd zijn, volgende aanbevelingen:

- a) Nullimiet/nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders
- b) Sterkere inzet op controle en handhaving
- c) Strengere regels voor alcohol (verbod op alcohol in baanwinkels en -restaurants)
- d) Meer en beter gerichte sensibilisering in het bijzonder op het terrein
- e) Maatregelen op maat voor hardleerse overtredders: verplicht alcoholslot, begeleiding en ontwenningprogramma's, in combinatie met lagere richtwaarden (bijv. vanaf 0,8 promille) voor een verplicht alcoholslot na de invoering van de nultolerantie.

10. Steun vanuit Europa

Ook de aanbevelingen van de ETSC liggen in die lijn: overweeg om zerotolerantie (0,2 promille) in te voeren voor alle weggebruikers. Vaardig een Europese richtlijn uit om zerotolerantie in heel de Europese Unie als standaard in te voeren. Versterk de handhaving met een jaarlijkse doelstelling op het vlak van een minimum aantal jaarlijkse alcohol (en drugs) controles. Organiseer

d'alcoolémie (et de drogues). Organiser régulièrement des campagnes nationales pour sensibiliser la population aux risques élevés et aux conséquences de la conduite en état d'ivresse.

Un samedi matin de bonne heure, l'oratrice a reçu les parents d'enfants victimes d'accidents de la route à la nouvelle maison provinciale d'Anvers. Plus tôt dans la nuit/au début de la matinée, elle avait participé à une campagne provinciale contre la conduite sous l'influence de drogues et à un contrôle intensif de celle-ci.

En marge de la réunion, le père de Nick a déclaré à l'oratrice qu'il avait vendu la boulangerie. Il travaille maintenant dans le cimetière où son fils est enterré. C'est, selon lui, la seule façon d'être proche de son fils et de parler aux personnes qui viennent rendre visite à leurs proches décédés.

Comme toujours, il a réitéré l'espoir que la tolérance zéro soit enfin appliquée le plus rapidement possible. Que quelque chose change enfin et le plus vite possible. Pour que la mort de Nick et de nombreux autres enfants ayant subi le même sort ne soit pas complètement inutile.

Comme Jef, l'oratrice espère sincèrement que les membres du Parlement trouveront le courage et la conviction nécessaires pour faire enfin ce choix. Même assortie des meilleures conditions possibles, la tolérance zéro ne peut et ne pourra jamais empêcher les gens de continuer à prendre la voiture (ou le camion) même s'ils ont trop bu.

C'est toutefois une mesure indispensable, bien que malheureusement toujours insuffisante, pour mettre en œuvre et maintenir le changement de mentalité nécessaire, de manière - espérons-le - irréversible.

Pour que nos enfants et petits-enfants n'aient plus à grandir dans le pire des mondes en matière de sécurité routière.

Nous ne devons pas nécessairement renoncer à notre mode de vie bourguignon. La convivialité est la bienvenue, mais pas au prix de morts et/ou de blessés graves sur nos routes.

Pour nous départir de notre laxisme à l'égard de l'alcool au volant, nous avons besoin, plus que quiconque sans doute, d'une norme claire, c'est-à-dire la tolérance zéro, et d'un maintien cohérent de cette norme.

Cela suppose davantage de contrôles et des peines adaptées, correctement appliquées et combinées avec une sensibilisation efficace et ciblée, jusqu'à ce que notre

geregeld landsbrede campagnes om de bevolking blijvend te wijzen op de grote risico's en impact van dronken sturen.

Op een vroege zaterdagochtend ontving de spreker de ouders van verongelukte kinderen in het nieuwe provinciehuis van provincie Antwerpen. Eerder die nacht/vroege ochtend had ze deelgenomen aan een provinciebrede campagne tegen en intensieve controle op Rijden onder Invloed van Drugs.

In de marge van de bijeenkomst vertelde de papa van Nick de spreker dat hij de bakkerij had verkocht. Hij werkt nu op het kerkhof waar zijn zoon begraven ligt. Het is, zo zei hij, de enige manier om dicht bij zijn zoon te zijn en met mensen te spreken die hun overleden geliefden komen bezoeken.

Als steeds herhaalde hij de hoop dat de nultolerantie nu eindelijk en zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Dat er nu eindelijk en zo snel mogelijk iets verandert. Zodat de dood van Nick en vele lotgenoten toch niet helemaal zinloos zou zijn.

Samen met Jef hoopt de spreker van harte dat de Kamerleden de moed en overtuigingskracht vinden om die keuze nu eindelijk te maken. Ook de nultolerantie kan en zal, zelfs met de best mogelijke randvoorwaarden, nooit kunnen verhinderen dat er nog steeds mensen met de (vracht) auto zullen blijven rijden niettegenstaande ze teveel hebben gedronken.

Het is wel de noodzakelijke, zij het helaas steeds onvoldoende maatregel, om de noodzakelijke mentaliteitswijziging hopelijk onomkeerbaar in te zetten en vast te houden.

Zodat onze kinderen en kleinkinderen niet langer moeten opgroeien in de slechtste der werelden op het vlak van verkeersveiligheid.

Onze Bourgondische levensstijl moeten we niet perse opgeven. Gezelligheid mag, maar niet ten kosten van doden en/of zwaargewonden in het verkeer.

Om van onze lakse houding af te raken ten aanzien van alcohol in het verkeer hebben we, allicht meer nog dan wie ook, nood aan een duidelijke norm, aan zero-tolerantie dus, én aan de consequente handhaving ervan.

Dat veronderstelt meer controles en aangepaste, correct uitgevoerde straffen in combinatie met goede en gerichte sensibilisering, tot we rijden onder invloed

société trouve la conduite sous influence si répréhensible que personne ne s'en rendra plus coupable.

Si répréhensible que ceux qui conduisent sous l'emprise de l'alcool peuvent s'attendre à une aversion sociale et sociétale constante face à un tel comportement socialement irresponsable et antisocial.

Un contrôle permanent permet de détecter immédiatement tout effet indésirable éventuel, afin de pouvoir procéder à temps à des ajustements ciblés.

D. M. Jan Tytgat (professeur KU Leuven)

L'analyse du professeur Jan Tytgat est la suivante.

Nous n'avons pas besoin d'une société dans laquelle plus rien n'est permis et où l'on est réprimandé à tout bout de champ. Tout le monde en conviendra, car c'est souvent contre-productif. Si nous pouvions partir du principe que tous les gens prennent leurs responsabilités et se traitent mutuellement avec respect, y compris dans la circulation, il n'y aurait nul besoin d'imposer une tolérance zéro pour l'alcool. On pourrait en effet escompter que personne ne prendra le volant sous l'emprise de l'alcool. Malheureusement, l'expérience montre le contraire et le monde idéal n'existe pas.

Un tel monde idéal se caractérise par des libertés illimitées et une anomie de fait. Les lois n'y sont en effet pas nécessaires puisque tout le monde respecte les règles non écrites. Dans un tel monde, les clés et les serrures devraient encore être inventées, car il est superflu de protéger ses biens (oui, même sa voiture). Dans un tel monde, la détention d'armes, un autre sujet brûlant de la société avec des perceptions différentes dans le monde entier, ne devrait pas non plus être limitée.

Cependant, lorsqu'un tel monde idéal est perturbé par le comportement irresponsable d'individus, les autorités doivent agir. Le danger, et pas le moindre, guette en effet: un véhicule conduit par un conducteur ivre est comme une arme entre les mains d'un vaurien. Le rôle que joue souvent l'alcool dans ce domaine est indéniable, en dépit de toutes les campagnes de prévention et autres campagnes BOB.

La limite actuelle de 0,5 pour mille (g/L) provient du fait qu'au-dessous de ce seuil, il n'est pas scientifiquement certain que le comportement au volant est influencé négativement, ce qui explique le "rétropédalage" d'un juge de police bien connu dans son message autorisant 2 boissons alcoolisées aux gens pendant un repas... D'autre part, les signes extérieurs d'une "ivresse manifeste" montrent que pour certains (c'est-à-dire quelques pour cent des conducteurs de véhicules), même la

maatschappelijk zo verwerpelijk vinden dat we ons er niet meer aan bezondigen.

Zo verwerpelijk ook dat wie drinkt en rijdt zich mag verwachten aan consequente sociale en maatschappelijke afkeer voor een dergelijk maatschappelijk onverantwoord en asociaal gedrag.

Met permanente monitoring kunnen eventuele ongewenste effecten meteen worden gedetecteerd zodat tijdig en gericht kan worden bijgestuurd.

D. De heer Jan Tytgat (professor KU Leuven)

De analyse van professor Jan Tytgat gaat als volgt.

Een maatschappij waarin niets nog mag en bij elke stap die we zetten een vermanend vingertje wordt opgestoken, hoeven we niet. Dat zal iedereen beamen, want het werkt niet zelden averechts. Mochten we er kunnen vanuit gaan dat alle mensen hun verantwoordelijkheid nemen en respectvol met elkaar omgaan, ook in het verkeer, hoeven we geen nultolerantie voor alcohol op te leggen. Je zou er dan immers kunnen op rekenen dat niemand onder invloed achter het stuur kruipt. Helaas leert de praktijk anders en is de ideale wereld ver zoek.

Zulke ideale wereld wordt gekenmerkt door onbeperkte vrijheden en *de facto* een wetteloosheid. Wetten zijn immers niet nodig, want iedereen houdt zich aan de ongeschreven regels. In zulke wereld zouden sleutels en sloten nog moeten uitgevonden worden, want het is overbodig om je eigendom (ja, ook je auto) te beveiligen. In zulke wereld zou men ook wapenbezit, een ander hot topic in de maatschappij met verschillende percepties wereldwijd, evenmin aan banden moeten leggen.

Wanneer door het onverantwoord gedrag van individuen echter zulke ideale wereld verstoord wordt, dient de overheid wel op te treden. Er schuilt immers gevaar, en nog geen klein beetje: een voertuig bestuurd door een dronken chauffeur is als een wapen in de handen van een overlaator. De rol die alcohol hierbij vaak speelt is onmiskenbaar, alle preventie- en BOB-campagnes ten spijt.

De actuele grens van 0.5 *promille* (g/L) vindt zijn oorsprong in het feit dat onder deze drempelwaarde niet met wetenschappelijke zekerheid kan gesteld worden dat ieders rijgedrag negatief beïnvloed wordt, hetgeen de "tegengas" verklaart (om het in autotermen uit te drukken) van een bekende politierechter in diens boodschap om de mensen toch nog 2 alcoholische dranken te gunnen tijdens een maaltijd... Anderzijds leren de uiterlijke tekenen van "manifeste dronkenschap" dat voor sommigen

consommation d'une ou deux boissons alcoolisées a un effet négatif sur leur comportement au volant. Voulons-nous courir ce risque?

Plaider pour la tolérance zéro offre l'avantage d'adresser un message clair: l'alcool et la conduite sont incompatibles et il ne sera plus question de se demander si l'on peut encore boire un dernier verre. En outre, la tolérance zéro serait conforme à la politique menée en matière de drogue au volant: tolérance zéro pour les stimulants qui affectent la capacité de conduire, sans distinction, par exemple, entre l'alcool ou la cocaïne. L'alcool est en effet une drogue, en matière de roulage, ni plus ni moins.

Et faudra-t-il dès lors craindre d'être en infraction après avoir mangé une ou deux pralines à la liqueur, ou après avoir savouré une sauce madère? Bien sûr que non, car même si une politique de tolérance zéro est adoptée, il faudra tenir compte d'un seuil sous lequel la consommation de ces produits restera parfaitement légale. En d'autres termes, un seuil est une limite de concentration d'alcool dans le sang qui doit être au moins atteinte pour pouvoir conclure avec certitude, sur le plan scientifique, à un résultat positif. Pour cela, il faut aussi, d'un point de vue scientifique, exclure toute forme de parti pris (c'est-à-dire toute source d'erreurs dans la procédure de mesure) car il s'agit d'une procédure judiciaire qui ne peut pas produire de résultats "faussetment positifs". La question de savoir à quel niveau ce seuil doit être fixé exactement, par exemple à 0,1 pour mille, peut faire l'objet d'un débat de société.

Depuis la fin des années 1960, le laboratoire de toxicologie et de pharmacologie de la KU Leuven procède à des analyses, à la demande de différents tribunaux de police de Belgique, portant sur la présence d'alcool dans le sang de conducteurs de véhicules. Nos chiffres indiquent que le problème de l'alcool au volant ne se limite pas à une catégorie particulière de conducteurs de véhicules (argument souvent avancé dans les discussions), par exemple: i) aux jeunes qui viennent d'obtenir leur permis de conduire, ii) aux buveurs invétérés, ou récidivistes, présentant un taux d'alcoolémie élevé, ou iii) aux hommes par opposition aux femmes. En d'autres termes, ce problème se pose dans toutes les catégories de la population qui conduisent un véhicule, indépendamment de l'âge, du sexe ou de l'expérience de conduite. Il est également frappant de constater que la situation ne s'est guère améliorée ces dernières décennies, ce qui illustre la nécessité de renforcer à la fois les contrôles et les campagnes de prévention.

Conclusion: chaque décès lié à l'alcool sur la route est un décès de trop. Le seuil du 0,5 pour mille ne semble

(d.w.z. een paar percent van de bestuurders van een voertuig) zelfs de consumptie van 1 of 2 alcoholische dranken reeds hun rijgedrag nadelig beïnvloedt. Willen we dat risico behouden?

Pleiten voor een nultolerantie heeft als voordelen dat de boodschap klaar en duidelijk is: drinken en rijden gaan niet samen, en afwegen of men er nog juist eentje extra kan drinken, is dan uit den boze. Bovendien zou nultolerantie ook consequent zijn met het gevoerde beleid inzake drugs in het verkeer: nultolerantie voor genotsmiddelen die de rijvaardigheid nadelig beïnvloeden, zonder onderscheid tussen bv. alcohol of cocaïne. Alcohol is immers een drug in het verkeer, niets meer niets minder.

En moeten we dan schrik hebben dat we na het eten van 1 of 2 likeurpralines, of savoureren van een Madeirasaus, al tegen de lamp gaan lopen? Uiteraard niet, want zelfs met een beleid van nultolerantie dient er rekening gehouden worden met een drempelwaarde, waarbij het verorberen van bovenvermelde praline of saus nog perfect legaal zal blijven. Een drempelwaarde is m.a.w. een limietwaarde of concentratie alcohol in het bloed die minimaal moet bereikt zijn om met wetenschappelijke zekerheid te kunnen besluiten tot een positief resultaat. Hierbij moet dus ook wetenschappelijk gezien elke vorm van bias (d.i. foutenbron in de ganse meetprocedure) uit te sluiten zijn, want het gaat immers over een gerechtelijke procedure die geen "vals positieve" uitslagen mag opleveren. Hoe laag die drempelwaarde dan exact moet zijn, bijv. 0.1 *promille*, kan het voorwerp zijn van een maatschappelijk debat.

Het laboratorium Toxicologie en Farmacologie aan de Katholieke Universiteit Leuven (KU Leuven) voert reeds sinds de eind jaren 60 alcohol analyses uit in het bloed van bestuurders van een voertuig, op vraag van diverse politierechtbanken in België. Onze cijfers leren dat alcohol in het verkeer méér dan een probleem is van één bepaalde categorie van bestuurders van een voertuig (een argument dat vaak wordt aangehaald in de discussie), zoals daar zijn: i) jongeren die hun rijbewijs pas hebben behaald, ii) hardleerse drinkers, ofte recidivisten, met telkens hoge bloed-alcoholconcentraties, en iii) het aandeel mannen tegenover vrouwen. M.a.w. het probleem doet zich voor in alle lagen van de bevolking die een voertuig besturen, ongeacht leeftijd, geslacht of rijervaring. Frappant is ook om vast te stellen dat over de laatste decennia de situatie er nauwelijks op verbeterd is, hetgeen de noodzaak van zowel verhoogde controles als preventiecampagnes illustreert.

Besluit: elk alcohol-gerelateerd overlijden in het verkeer is er één teveel. De 0.5 *promille* blijkt niet te werken

pas fonctionner pour certains d'entre nous, malheureusement, ce qui légitime la tolérance zéro en dépit de toutes les libertés fondamentales. Il est tout aussi important de faire respecter cette tolérance zéro, objectif qui peut être atteint en augmentant considérablement le risque de sanction.

E. M. Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen)

M. De Caluwe souligne l'importance du débat pour le secteur, qui représente quelque 60 000 entreprises. Horeca Vlaanderen aspire à une société où la sécurité routière constitue une évidence. Cela nécessitera un profond changement de mentalité ainsi qu'une stratégie globale à différents niveaux de pouvoirs et dans différents domaines politiques. Il conviendra d'associer toutes les parties prenantes afin de susciter l'adhésion nécessaire. Horeca Vlaanderen souhaite fortement y apporter sa contribution.

Le récent rapport de l'institut VIAS "L'édition 2018 de la mesure de comportement "Conduite sous influence d'alcool""⁶ établit que 1,94 % des automobilistes contrôlés présentaient une alcoolémie supérieure à la limite légale (0,5 gramme d'alcool par litre de sang), un chiffre nettement inférieur aux trois éditions précédentes. Cela fait dire à M. De Caluwe que, s'il est vrai que les mentalités ont commencé à changer, le chemin à parcourir est encore long.

Par ailleurs, Horeca Vlaanderen s'oppose à une nouvelle réduction de la limite fixée actuellement à 0,5 pour mille telle que le prévoit la proposition de loi n°157/1 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant (DOC 55 0157/1), mais peut souscrire à la proposition de loi n°554/1 modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à réduire la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices (DOC 55 0554/1). Cette dernière proposition s'inscrit dans le droit fil de ce qui prévaut déjà chez nos voisins.

Pour Horeca Vlaanderen, la liberté de choix et la responsabilité individuelles priment. M. De Caluwe convient de la nécessité d'un changement radical des mentalités en vue d'améliorer la sécurité routière sur nos routes et estime que cet objectif requiert la mise en œuvre d'une stratégie globale. Il propose dès lors de convoquer une sorte d'États généraux interrégionaux de la sécurité routière et d'en évaluer les résultats en

⁶ Brion, M., Meunier, J.-C. & Silverans, P. (2019). Alcool au volant: l'état de la situation en Belgique. Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2019. Bruxelles, Belgique: Institut Vias – Centre de connaissance.

pour sommigen onder ons, driemaal helaas, hetgeen nultolerantie legitimeert, alle fundamentele vrijheden ten spijt. Even belangrijk hierbij is het afdwingen van zulke nultolerantie, hetgeen kan bereikt worden met een significant verhoogde pakkans.

E. De heer Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen)

De heer De Caluwé wijst op het belang van het debat voor de sector, die zo'n 60 000 ondernemingen vertegenwoordigt. Horeca Vlaanderen streeft naar een maatschappij waarin verkeersveiligheid een evidentie is. Dit vereist een grondige mentaliteitswijziging met een globale aanpak op verschillende beleidsniveaus en –domeinen. Om hert nodige draagvlak te bekomen dienen alle belanghebbende partijen te worden betrokken. Horeca Vlaanderen wil hier graag aan meewerken.

Het recente rapport van VIAS *institute* "Editie 2018 van de gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol""⁶ stelt vast dat 1,94 % van de gecontroleerde automobilisten een alcoholconcentratie had boven de wettelijke limiet (0,5 gram alcohol per liter bloed), wat beduidend lager is dan bij de drie voorgaande edities, wat er volgens de heer De Caluwe op wijst dat een aanzet tot mentaliteitswijziging weliswaar is gegeven maar dat er nog een lange weg te gaan is.

Overigens kant Horeca Vlaanderen zich tegen een verdere verlaging van de 0,5 promille-limiet zoals voorgesteld door het wetsvoorstel nr. 157/1 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren (DOC 55 0157/1) maar kan zich wel vinden in het wetsvoorstel nr. 554/1 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te verlagen tot 0,2 promille (DOC 55 0554/1). Dit laatste voorstel strookt met wat reeds geldt in de buurlanden.

Horeca Vlaanderen stelt individuele keuzevrijheid en verantwoordelijkheid voorop. De heer De Caluwe beaamt de noodzaak van een ingrijpende mentaliteitswijziging om naar een verkeersveilig land te evolueren en meent dat dit een totaalaanpak vereist. Daarom stelt hij voor een soort gewest-overschrijdende staten generaal voor verkeersveiligheid samen te roepen en de resultaten ervan in 2024 te evalueren. In deze globale benadering

⁶ Brion, M., Meunier, J.-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.

2024. Cette stratégie globale devrait inclure toutes les parties prenantes et tous les aspects de la sécurité routière. Dans l'intervalle, le Code de la route en vigueur doit permettre d'infliger des sanctions dissuasives aux contrevenants.

F. M. Koen Ricour (directeur de la police de la route fédérale) et M. Bart Van Thienen (chef de corps de la police locale d'Aarschot)

M. Koen Ricour indique qu'en dépit de la diminution constante de la limite d'alcoolémie autorisée depuis l'adoption de la loi sur la circulation routière, l'alcool reste un facteur déterminant dans près d'un quart des accidents de roulage mortels – au nombre de 600 en 2019. Par ailleurs, de très nombreuses victimes de la route restent handicapées à vie. La police fédérale plaide dès lors pour la généralisation du taux d'alcoolémie de 0,2 g/L pour tous les conducteurs sans distinction. Ce taux présenterait l'avantage de la clarté pour les usagers de la route mais également pour la police. De plus, certaines catégories de conducteurs sont déjà tenues de respecter ce taux à l'heure actuelle.

La proposition de loi DOC 55 0554/001 ne présentant pas l'avantage de la clarté, elle ne bénéficie pas non plus du soutien de la police de la route fédérale, la réglementation proposée étant floue et compliquée, y compris pour les agents de police chargés des contrôles.

Selon les statistiques les plus récentes, en moyenne, 2 % des conducteurs ont trop bu (et présentent donc une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L), ce qui reste assez élevé.

M. Bart Van Thienen indique que la réduction généralisée du taux d'alcoolémie à 0,2 g/L aurait des effets très positifs sur la sécurité routière. D'ailleurs, tous les conducteurs de véhicule des catégories C ou D doivent déjà respecter ce taux à l'heure actuelle. Cette réduction généralisée n'aurait pas de répercussions négatives sur la capacité policière, ni sur le risque de sanction, alors que la limitation de cette réduction aux jeunes conducteurs ou aux conducteurs inexpérimentés entraînerait évidemment une surcharge de travail, en raison de sa complexité, et aurait donc des effets négatifs.

L'objectif est d'augmenter le risque subjectif de sanction et d'encourager les conducteurs à s'autocontrôler. L'obligation, pour les conducteurs, de disposer d'éthylotests afin de pouvoir s'autotester y contribuerait certainement.

moeten alle belanghebbenden en alle aspecten van verkeersveiligheid aan bod komen. Intussen moet de geldende verkeerwetgeving op een geloofwaardige manier gesanctioneerd te worden.

F. De heer Koen Ricour (directeur Federale Wegpolitie) en de heer Bart Van Thienen (korpchef lokale politie Aarschot)

De heer Koen Ricour stelt dat, ondanks de gestage daling van de toegestane alcohollimieten sinds de invoering van de Verkeerswet, alcohol nog steeds een bepalende factor is bij ongeveer een kwart van de – in 2019 600 - dodelijke verkeersongevallen. Daarnaast zijn er dan nog heel wat slachtoffers die levenslang invalide blijven. De federale politie pleit daarom voor een algemene alcohollimiet van twee percent promille voor alle bestuurders zonder onderscheid. Dit biedt tevens het voordeel van duidelijkheid voor verkeersdeelnemers maar ook voor de politie. Sommige categorieën van bestuurders vallen trouwens nu reeds onder die limiet.

Wetsvoorstel DOC 55 554/001 biedt deze duidelijkheid niet en geniet daarom ook geen steun van de Federale Wegpolitie. De voorgestelde regeling is onduidelijk en ingewikkeld, ook voor de controlerende politie.

Volgens de meest recente statistieken heeft gemiddeld 2 percent van de bestuurders teveel gedronken (d.i. meer dan 0,5 promille), wat nog steeds vrij hoog is.

De heer Bart Van Thienen stelt dat een algemeen verlaagde alcohollimiet tot 0,2 promille zeer gunstige gevolgen zou hebben voor de verkeersveiligheid. Overigens moeten alle bestuurders van een voertuig categorie C of D reeds aan deze limiet voldoen. De algemene verlaagde limiet zou geen negatieve impact hebben op de politiecapaciteit noch op de pakkans terwijl de verlaagde limiet beperkt tot jonge of onervaren bestuurders door de complexiteit wel degelijk tot werkoverlast zou leiden en aldus een negatieve impact zou hebben.

Het komt erop aan de subjectieve pakkans te verhogen en mensen aan te zetten tot zelfcontrole. Verplichte alcoholtesters voor bestuurders zodat deze zichzelf kunnen testen, zouden hier ongetwijfeld toe bijdragen.

G. M. Koen Willebrords (juge de police, représentant de l'Union royale des juges de paix et juges de police (URJPP asbl))

M. Koen Willebrords demande quelle est la priorité fondamentale: réduire davantage le taux d'alcoolémie autorisé ou renforcer le contrôle du respect des taux en vigueur? Il faut en tout cas renforcer le risque de sanction et durcir les sanctions – par exemple en prévoyant l'installation d'éthylotests antidémarrage.

La proposition de loi DOC 55 0157/001 se recommande pour sa simplicité et sa clarté. L'actuel Code de la route est devenu beaucoup trop complexe et opaque, non seulement pour les citoyens mais aussi pour les professionnels tels que les avocats, les juges et la police. Une tolérance zéro générale ne laisse aucune place au doute de la part du conducteur automobile, et il est inutile de l'instaurer progressivement. La notion de récidive devrait toutefois être maintenue. Dès lors que les risques pour les cyclistes en cas d'intoxication légère sont faibles, une limite plus élevée (0,5 pour mille) pourrait être maintenue dans leur cas.

La proposition de loi DOC 55 0554/001 n'est pas très claire et l'URJPP s'interroge sur son application pratique et sa mise en œuvre par la police. Qu'en est-il par exemple des conducteurs qui ne sont pas titulaires d'un permis de conduire ou dans le cas de permis de conduire étrangers qui ne portent pas de date de validité?

H. M. Wies Callens (Fietzersbond)

M. Wies Callens fait observer que les cyclistes constituent une catégorie légèrement distincte de conducteurs. La tolérance zéro leur sera-t-elle également appliquée ou pourraient-ils bénéficier d'une dérogation?

Une étude réalisée en 2015 par la Fédération cycliste européenne (ECF) sur la réglementation en vigueur dans les pays européens fait ressortir deux tendances: les pays qui appliquent la tolérance zéro pour les conducteurs automobiles n'appliquent généralement pas de limite pour l'intoxication alcoolique des cyclistes, pour lesquels vaut alors le critère de l'état d'ivresse (cf. l'article 35 du Code de la route); les pays qui autorisent une imprégnation limitée, tels que la Belgique et les Pays-Bas, appliquent la même tolérance pour les automobilistes et les cyclistes (en l'occurrence 0,5 pour mille dans les deux cas). L'Allemagne applique une variante à cette règle, la limite étant fixée à 0,8 pour mille pour les conducteurs automobiles et à 1,6 pour mille pour les cyclistes.

L'alcool est certainement aussi un problème chez les cyclistes, au sujet duquel on dispose cependant de peu d'informations concrètes. C'est ainsi qu'on ignore le

G. M. Koen Willebrords (politierichter, namens het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politierichters (KVVP vzw))

De heer Koen Willebrords werpt de vraag op wat het meest prioritair is: de alcohollimiet verder verlagen of de controle op de naleving van de geldende alcohollimiten versterken? De pakkans moet hoe dan ook worden verhoogd en evenzeer moet de strafuitvoering – bijvoorbeeld plaatsing van alcoholsloten - worden verhoogd.

Wetsvoorstel DOC 55 0157/001 verdient aanbeveling omwille van de eenvoud en duidelijkheid ervan. De huidige verkeerswetgeving is veel te complex en ondoorzichtig geworden, niet alleen voor de burger maar zelfs voor professionals zoals advocaten, rechters en politie. Een algemene nultolerantie laat geen ruimte voor twijfel in hoofd van de autobestuurder en het heeft ook geen zin dit gefaseerd in te voeren. De notie van herhaling zou wel moeten behouden blijven. Aangezien de risico's voor fietsers bij lichte intoxicatie gering zijn, zou voor hen wel een hogere limiet (0,5 promille) kunnen blijven gelden.

Wetsvoorstel DOC 55 0554/001 is niet erg duidelijk opgesteld en het KVVP stelt zich vragen bij de praktische toepassing en uitvoering ervan door de politie. Wat bijvoorbeeld bij bestuurders die niet in het bezit zijn van hun rijbewijs of bij buitenlandse rijbewijzen waar geen datum van geldigheidsverklaring op vermeld is?

H. De heer Wies Callens (Fietzersbond)

De heer Wies Callens stelt dat een wat aparte categorie van bestuurders van fietsers vormen. Zal voor hen ook de nultolerantie van toepassing zijn of zouden ze kunnen genieten van een uitzonderingsregel?

Een studie van de *European Cyclists' Federation* (ECF) uit 2015 over de geldende regelgeving in Europese landen toont twee tendensen: landen met nultolerantie voor autobestuurders passen doorgaans geen limiet toe voor alcoholintoxicatie bij fietsers voor wie dan het criterium dronkenschap geldt (cf. artikel 35 Wegcode); landen die wel een beperkte intoxicatie toelaten zoals België of Nederland, passen dezelfde limiet toe voor automobilisten en fietsers (in casu 0,5 promille voor beiden). Duitsland kent variant daarop met een limiet van 0,8 promille voor autobestuurders en 1,6 promille voor fietsers.

Alcohol is stellig ook een probleem bij fietsers waarover echter weinig concrete informatie beschikbaar is. Zo is niet bekend hoeveel enkelzijdige fietsongevallen in

nombre d'accidents de vélo n'impliquant pas de partie adverse qui sont dus à une intoxication alcoolique en Belgique; en Allemagne, environ 56 % des accidents de vélo n'impliquant pas de partie adverse sont dus à une intoxication alcoolique d'au moins 2 pour mille.

Le *Fietzersbond* défend l'idée d'un taux de la peine variable, la tolérance étant identique pour toutes les catégories, mais la peine variant en fonction du risque.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) se réjouit que les orateurs marquent nettement leur préférence pour la tolérance zéro, encore que la position défendue par *Horeca Vlaanderen* soit décevante. Les chiffres relatifs à l'alcool au volant n'évoluent absolument pas dans le bon sens et il n'est malheureusement pas question d'un changement de mentalité – même pas parmi les jeunes conducteurs qui ont toujours connu les campagnes BOB, ainsi qu'il ressort des chiffres de l'institut VIAS. De grandes brasseries telles que Heineken et Jupiler plaident d'ailleurs actuellement aussi pour la tolérance zéro, notamment grâce à la montée en puissance des boissons sans alcool et à leur demande. La tolérance zéro aurait sans aucun doute aussi l'avantage de la clarté pour les membres de *Horeca Vlaanderen* tout comme pour les autres intéressés.

M. Van Thienen peut-il confirmer que les alcotests actuels sont fiables et est-il exact que la tolérance zéro réduirait la capacité de contrôle pour les cas d'intoxication sévère?

M. Callens peut-il réitérer clairement la position défendue par le *Fietzersbond*?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) demande à M. Willebrords s'il peut se rallier à la limite de 0,1 pour mille proposée par le professeur Tytgat. Les représentants de la police estiment-ils que de nombreux *quik wins* peuvent encore être réalisés au niveau des contrôles d'alcoolémie? Pourquoi l'association *Horeca Vlaanderen* ne peut-elle toujours pas souscrire à la tolérance zéro?

M. Emmanuel Burton (MR) se demande si l'instauration de la tolérance zéro ne risque pas de rester lettre morte faute de capacité policière suffisante, à l'instar de ce qu'il se passe pour les contrôles de vitesse.

Mme Laurence Zanchetta (PS) demande si les contrôles de la tolérance zéro ne risquent pas d'entraîner un éparpillement excessif des moyens policiers.

België te wijten zijn aan alcoholintoxicatie; in Duitsland is zo'n 56 percent van de enkelzijdige fietsongevallen te wijten aan een alcoholintoxicatie van minstens 2 promille.

De Fietzersbond is voorstander van een variabele strafmaat, waarbij de grens voor alle categorieën gelijk is maar de strafmaat verschillend is in functie van het risico.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) is verheugd dat er onder de sprekers een grote voorkeur is voor nultolerantie, zij het dat het standpunt van *Horeca Vlaanderen* teleurstelt. De cijfers inzake alcohol achter het stuur gaan helemaal niet de goede richting uit en er is jammer genoeg ook geen sprake van een mentaliteitswijziging – zelfs niet bij de jongere bestuurders die steeds vertrouwd geweest zijn met de BOB-campagnes, zoals de cijfers van *VIAS institute* aantonen. Overigens pleiten ook grote brouwerijen als Heineken en Jupiler nu voor nultolerantie, mede door de enorme opkomst van en vraag naar alcoholvrije dranken. Nultolerantie zou ongetwijfeld ook voor de leden van *Horeca Vlaanderen*, net als voor andere betrokkenen, het voordeel van duidelijkheid bieden.

Kan de heer Van Thienen bevestigen dat de huidige alcoholtesters betrouwbaar zijn en klopt het dat de nultolerantie de controlecapaciteit voor gevallen van zware intoxicatie zou verminderen?

Kan de heer Callens nog eens duidelijk het standpunt van de *Fietzersbond* formuleren?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vraagt aan de heer Willebrords of hij zich kan vinden in de door professor Tytgat voorgestelde limiet van 0,1 promille. Denken de vertegenwoordigers van de politie dat er nog veel *quick wins* te realiseren zijn inzake alcoholcontroles? Waarom kan *Horeca Vlaanderen* zich nog steeds niet achter de nultolerantie scharen?

De heer Emmanuel Burton (MR) werpt voor of de invoering van nultolerantie niet deels dode letter dreigt te blijven wegens onvoldoende politionele capaciteit, net zoals dat bij snelheidscontroles vaak het geval is.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) wil weten of de controle op nultolerantie de politionele middelen niet al te zeer dreigt te versnipperen.

M. Wouter Raskin (N-VA) souhaiterait savoir si la police dispose de la capacité et des moyens suffisants pour contrôler le taux d'alcoolémie actuel et s'enquiert des éventuels besoins en cas de tolérance zéro. L'intervenant soulève le problème suivant: si un choix s'impose, l'instauration d'une tolérance zéro généralisée pour les conducteurs de véhicules motorisés est-elle prioritaire ou est-il préférable d'augmenter les chances d'intercepter les contrevenants? Comment peut-on augmenter, selon la police et les juges, les chances d'intercepter les contrevenants? Certaines catégories de conducteurs présentent-elles davantage de comportements à risque et qu'impliquerait, dans leur cas, l'instauration de la tolérance zéro? Les conducteurs lourdement intoxiqués ou récidivistes sont-ils surreprésentés dans les accidents avec blessures corporelles? Quelles implications la réduction du seuil de tolérance aurait-elle sur la charge de travail des tribunaux de police? Les juges de police s'attendent-ils à une réduction du nombre d'infractions à la suite de l'instauration de la tolérance zéro? Serait-il utile de recueillir des chiffres concernant les accidents corporels de cyclistes sous l'influence de l'alcool en vue d'optimiser la réglementation?

M. Frank Troosters (VB) renvoie aux propos d'intervenants précédents, dont il ressort que l'on ignore en fait l'incidence de l'instauration de la tolérance zéro. Il lui paraît donc d'opportun d'organiser des États généraux de la sécurité routière, associant toutes les parties concernées, dès lors que tous les facteurs actuellement inconnus pourraient y être abordés. En cas d'instauration de la tolérance zéro, le nombre de contrôles doit-il être augmenté et quels seraient les moyens supplémentaires requis à cet effet? Quel serait, selon *Horeca Vlaanderen*, l'incidence de l'éventuelle instauration de la tolérance zéro sur le secteur?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) renvoie aux chiffres présentés par *VIAS institute*, qui révèlent que c'est surtout au niveau des cas d'intoxication au-delà de 0,8 pour mille qu'il faut agir. L'instauration de la tolérance zéro aura-t-elle un impact quelconque sur ce groupe-cible de personnes en état de forte intoxication? L'intervenant fait du reste observer que l'on ne dispose pas de suffisamment de chiffres concernant les accidents impliquant des personnes dont le taux d'alcoolémie est inférieur à 0,5 pour mille. L'instauration de la tolérance zéro ne risque-t-elle pas de mobiliser une trop grande partie de la capacité de contrôle pour cette catégorie de personnes au détriment du contrôle des intoxications excédant 0,8 pour mille? Ne s'indiquerait-il pas du reste de prévoir une limite absolue de 0,0 pour mille plutôt que la tolérance zéro assortie d'un facteur de correction (0,2 pour mille) telle que préconisée par les propositions de loi à l'examen? Que pensent les orateurs de l'impact du

De heer Wouter Raskin (N-VA) verneemt graag of de politie over voldoende capaciteit en middelen beschikt om de controle op de huidige alcohollimiet te verrichten en wat eventueel de noden zijn bij nultolerantie. De spreker legt volgend probleem voor: als een keuze moet worden gemaakt, is het dan prioritair een veralgemeende nultolerantie in te voeren voor bestuurders van motorvoertuigen, of is het beter de pakkans te verhogen? Hoe kan men, volgens politie en rechters, de pakkans verhogen? Zijn er categorieën van bestuurders die meer risicogedrag vertonen en wat zou de invoering van een nultolerantie voor hen betekenen? Zijn zwaar geïntoxiceerde bestuurders of recidivisten oververtegenwoordigd bij ongevallen met lichamelijk letsel? Welke implicaties zou een verlaging van de alcohollimiet hebben voor de werklust van de politierechtbanken? Verwachten de politierechters door de invoering van nultolerantie ook een daling van het aantal inbreuken? Zou het zinvol zijn om cijfers te verzamelen over letselongevallen bij fietsers onder invloed van alcohol teneinde de regelgeving te optimaliseren?

De heer Frank Troosters (VB) verwijst naar verklaringen van eerdere sprekers waaruit blijkt dat de impact van de invoering van nultolerantie niet echt gekend is. De oprichting van een statengeneraal voor verkeersveiligheid, met alle belanghebbende partijen, lijkt hem dan ook een goed idee aangezien daar alle op heden ongekende factoren aan bod zouden kunnen komen. Moet het aantal controles, bij de invoering van nultolerantie, verhoogd worden en welke extra middelen zou dit dan vergen? Hoe schat *Horeca Vlaanderen* de financiële impact in voor de sector van de eventuele invoering van nultolerantie?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwijst naar de cijfers voorgesteld door *VIAS institute* waaruit blijkt dat de aandacht vooral dient te gaan naar intoxicatie boven de 0,8 promille. Zal de invoering van nultolerantie enige invloed hebben op deze doelgroep van zwaar geïntoxiceerden? Er is overigens een gebrek aan cijfers wat betreft de ongevallen waarbij personen betrokken zijn onder invloed van alcohol maar onder de 0,5 promille. Dreigt de invoering van nultolerantie niet te veel controlecapaciteit te vergen voor de gevallen onder de 0,5 promille waardoor er geen tijd overblijft voor de zware intoxicaties boven 0,8 promille? Is een absolute limiet van 0,0 promille overigens niet verkieslijk boven de in de voorliggende wetsvoorstellen gehanteerde "nultolerantie met correctiefactor" (0,2 promille)? Wat denken de sprekers over de gevolgen voor het handhavingsbeleid van het tekort bij de kaders van de wegpollitie? Hoe komt het dat *Horeca Vlaanderen* niet hetzelfde standpunt

manque d'effectifs de la police de la route sur la politique répressive? Comment se fait-il qu'*Horeca Vlaanderen* ne partage pas le point de vue de grandes brasseries comme Jupiler ou AB Inbev au sujet de la tolérance zéro?

Mme Sophie Rohonyi (Défi) attire l'attention sur la souffrance qui se cache derrière les statistiques. L'intervenante souligne par ailleurs que la révision en cours du Code pénal en commission de la Justice attache également de l'importance à la problématique de l'exécution des peines de moins de trois ans - catégorie dont relève la récidive de conduite sous influence -, ce qui répond aux attentes des juges de police. M. Willebrord a évoqué la difficulté de contrôler les conducteurs qui ne sont pas en possession d'un permis de conduire: quel pourcentage des conducteurs contrôlés ceux-ci représentent-ils?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) doute que la tolérance zéro soit la méthode la plus efficace pour améliorer la sécurité routière si elle n'est pas assortie d'initiatives visant à renforcer considérablement la probabilité d'interpeller l'auteur. L'intervenante estime à l'instar d'*Horeca Vlaanderen* qu'il est nécessaire d'organiser un vaste débat sur la sécurité routière impliquant l'ensemble des parties intéressées, y compris les Régions. Quelle est, d'après les orateurs, la meilleure façon d'aborder la problématique des cyclistes? Faut-il prévoir une limite pour ceux-ci ou suffit-il de se référer à l'article 35 de la loi du 16 mars 1968 (constat d'ivresse)?

III. — RÉPONSES DES ORATEURS

A. M. Stijn Daniels (Vias institute)

M. Stijn Daniels indique qu'il n'existe pas à sa connaissance d'études consacrées au comportement spéculatif. La spéculation est un argument contre la limitation existante. Il est important d'interpréter les choses correctement; on ne peut pas totalement empêcher la spéculation. Il faut accorder une attention prioritaire aux mesures qui ont l'impact le plus important sur le nombre de décès. Il est essentiel d'agir sur le groupe des personnes qui présentent un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 pour mille. L'orateur estime qu'une étude d'impact devrait être réalisée en la matière. On ne dispose que de très peu de statistiques sur la consommation d'alcool chez les cyclistes, etc., mais on peut partir du principe que celle-ci ne varie pas selon le véhicule utilisé. En cas d'accident, l'impact est tout autre lorsqu'un véhicule lourd est impliqué, mais cela ne justifie pas de fixer des limites différentes. L'orateur précise toutefois que les jeunes présentent un comportement de consommation différent de celui des autres catégories d'âge. Leur représentation dans les statistiques sur les accidents est également

aanhangt betreffende nultolerantie als grote brouwerijen zoals Jupiler en AB Inbev?

Mevrouw Sophie Rohonyi (Défi) wijst op het leed dat achter de cijfers verborgen zit. De lopende herziening van het Strafwetboek in de Kamercommissie Justitie schenkt overigens ook aandacht aan de problematiek van strafuitvoering ingeval van straffen onder de drie jaar – toepasselijk bij recidive voor rijden onder invloed-, wat tegemoetkomt aan de verzuchtingen van de politierechters. De heer Willebrord verwees naar het probleem om bestuurders te controleren die niet in het bezit zijn van het rijbewijs; over hoeveel percent van de gecontroleerde bestuurders gaat het dan?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) betwijfelt of nultolerantie inderdaad de meest efficiënte wijze is om de verkeersveiligheid te verhogen, zolang ook de pakkans niet drastisch verhoogt? Er is inderdaad, zoals *Horeca Vlaanderen* stelt, nood aan een breed debat over verkeersveiligheid, met alle betrokken partijen met inbegrip van de Gewesten. Wat is volgens de sprekers de beste manier om de problematiek van de fietsers aan te pakken; moet voor hen een limiet gelden of volstaat een aanpak op basis van artikel 35 van het Strafwetboek (vaststelling van dronkenschap)?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

A. De heer Stijn Daniels (Vias institute)

De heer Stijn Daniels heeft geen kennis over studies naar speculatiegedrag. Speculeren is een argument tegen de bestaande limiet. Het is belangrijk om de zaken correct te interpreteren; speculeren kan men niet helemaal verhinderen. Prioritair zijn de maatregelen die de grootste impact hebben op het aantal doden. Belangrijk is de groep die boven 0,8 promille zit aan te pakken. Een impactstudie verdient aanbeveling. Cijfergegevens over het gebruik van alcohol bij fietsers e.d. zijn zeer schaars. Men kan wel veronderstellen dat alcoholgebruik niet varieert naargelang het voertuig van de bestuurder. Een zwaar voertuig heeft bij een ongeval wel een andere impact dan een lichter, maar dat kan niet een verschil in grenswaarden rechtvaardigen. Wel blijkt dat jongeren een ander consumptiegedrag vertonen dan andere leeftijdscategorieën. Ook hun vertegenwoordiging in de ongevallenstatistieken is nadrukkelijker. Campagnes hebben een bewezen effect, de Belgische aanpak fungeert als voorbeeld elders in Europa. Vraag is of het nog voldoende is. Wenselijk is in ieder geval

plus prononcée. Les campagnes ont prouvé leur effet; l'approche belge est citée en exemple dans les autres pays d'Europe. Mais il est permis de se demander si cela suffit. Il est en tout état de cause souhaitable de contrôler systématiquement le taux d'alcoolémie en cas d'accident: les connaissances sont encore insuffisantes en la matière. L'orateur ne dispose pas de statistiques concernant le nombre de conducteurs qui sont encore sous influence le lendemain matin. C'est le risque d'être pris et non le montant de l'amende qui peut avoir un impact sur le comportement. Les amendes élevées ont des conséquences sociales qui influencent les décisions judiciaires. Il est dès lors permis de se demander s'il ne serait pas préférable de lier le montant des amendes aux revenus. Mais le public risquerait alors de considérer celles-ci comme une forme d'impôt.

B. M. Koen Van Wonterghem (Parents d'enfants victimes de la route, asbl)

M. Koen Van Wonterghem conteste le problème soulevé par M. Wouter Raskin (qui estime qu'il faudrait choisir entre une tolérance zéro généralisée pour les conducteurs de véhicules à moteur et l'augmentation de la probabilité d'être pris): il faut opter pour la tolérance zéro et se fixer des priorités. Le fait que la Pologne, la Hongrie et les États baltes – qui ne sont pas des pays riches – soient capables d'effectuer davantage de contrôles que la police fédérale belge est révélateur d'une certaine volonté politique. Il y a encore beaucoup à faire concernant la politique de poursuites et l'exécution des peines. Une personne qui a bu le soir et est encore sous influence le lendemain matin ne doit pas prendre le volant. Personne ne peut être opposé à une généralisation de l'éthylotest antidémarrage. Certains installent même volontairement ce mécanisme dans leur voiture. Un conducteur qui a un taux d'alcoolémie inférieur à 0,5 pour mille est également sous influence; il n'est pas nécessaire d'attendre les résultats d'une analyse d'impact. L'ensemble du droit pénal est caractérisé par le principe de proportionnalité – sauf pour ce qui est du volet circulation routière. S'il en était autrement, les cyclistes ne seraient pas punis de la même façon que les autres conducteurs, qui présentent un risque plus élevé. Il faut donc instaurer la proportionnalité dans le droit de la circulation.

En d'autres termes, nous n'avons pas du tout le bon état d'esprit: le fait de ne pas boire quand on conduit ou de respecter les limitations de vitesse est entièrement lié au risque d'être pris et non à un processus d'intériorisation ou de prise de conscience de la nécessité d'adopter un tel comportement si l'on veut que notre société reste viable. Tant que les attitudes correctes n'auront pas été assimilées, il faudra appliquer des mesures drastiques comme la tolérance zéro.

systematisch te onderzoeken wat het alcoholpercentage is bij elk ongeval: de kennis is onvoldoende. Cijfers over bestuurders die 's ochtends nog onder invloed zijn, heeft de spreker niet. Gedragsbepalend is niet de hoogte van de boete, wel de pakkans. Hoge boetes hebben sociale gevolgen en beïnvloeden daarom ook wel de rechtspraak. Vraag is dan of men niet beter de hoogte van de boetes koppelt aan het inkomen. Maar dat zou voor gevolg kunnen hebben dat het publiek boetes als een vorm van belasting zou beschouwen.

B. De heer Koen Van Wonterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen, vzw)

De heer Koen Van Wonterghem betwist het door de heer Wouter Raskin voorgelegde probleem (een keuze tussen een veralgemeende nultolerantie voor bestuurders van motorvoertuigen en de verhoging van de pakkans): men moet kiezen voor nultolerantie en prioriteiten stellen. Als Polen, Hongarije en de Baltische staten – dit zijn allemaal geen rijke landen – meer controles kunnen uitvoeren dan de federale politie in België, zegt dat iets over de politieke wil. Op het vlak van het vervolgingsbeleid en de strafuitvoering dan loopt heel wat mis. Als men 's avonds gedronken heeft en men 's morgens nog onder invloed is, heeft men geen auto te besturen. Tegen een veralgemening van het alcoholslot kan niemand gekant zijn. Sommigen plaatsen zelfs vrijwillig zo'n slot in hun auto. Ook onder 0,5 promille is een bestuurder onder invloed; wachten op een impactanalyse is niet nodig. Het evenredigheidsbeginsel kenmerkt het hele strafrecht, behalve voor het onderdeel wegverkeer. Anders zouden fietsers niet op eenzelfde manier worden beboet als andere chauffeurs, die een groter gevaar betekenen. Proportionaliteit dient bijgevolg in het verkeersrecht te worden ingevoerd.

Kortom, de juiste *mindset* is nog ver verwijderd: niet drinken aan het stuur of zich aan de snelheidslimiet houden vloeit niet voort uit een internaliseringsproces of een besef dat het zo hoort om de samenleving leefbaar te houden, maar heeft alleen maar te maken met pakkans. Zolang de juiste attitudes niet zijn verworven, dienen drastische maatregelen te worden toegepast, dus ook nultolerantie.

C. Mme Cathy Berx, gouverneure de la province d'Anvers

Mme Cathy Berx considère la tolérance zéro ou un renforcement de l'application de la loi comme une fausse contradiction: la tolérance zéro est nécessaire pour changer les mentalités et les comportements, mais aussi pour clarifier les choses. Arrêter de calculer les quantités d'alcool que les citoyens sont autorisés à consommer permet de mieux utiliser les capacités disponibles. On pourrait envisager de renforcer les équipes de la WPR actuellement en sous-effectif. La Pologne, la Hongrie, et l'Estonie montrent que combiner tolérance zéro et application de la loi peut fonctionner. Du reste, la norme de 0,5 appliquée en Belgique ne permet pas de diminuer le nombre de victimes de la route. La tolérance zéro permet plus d'égalité, car sinon, le degré d'intoxication alcoolique est notamment influencé par le sexe, la corpulence, le poids, le tissu adipeux, etc. Les cyclistes devraient être soumis au même régime, à ceci près qu'ils ne représentent généralement aucun danger pour autrui, seulement pour eux-mêmes. Il importe également de veiller à sa propre sécurité. Un accident causé par un automobiliste ivre sera toutefois bien plus lourd de conséquences. En ce sens, imposer la tolérance zéro aux conducteurs motorisés est parfaitement logique. Il est souhaitable que l'on interdise la vente d'alcool le long des routes, comme c'est le cas aux Pays-Bas et ailleurs. Le Japon va même plus loin encore: dans ce pays, même les passagers d'un véhicule dont le conducteur est ivre risquent une amende. Dans la province d'Anvers, 130 policiers sont sur les routes chaque week-end pour procéder à des contrôles de vitesse et d'alcoolémie, avec deux grandes actions par an auxquelles participent 350 personnes. On a constaté que le week-end, de nombreux jeunes perdent la vie en roulant trop vite ou sous influence. Les contrôles sont devenus plus simples et plus rapides que par le passé. Les contrôles de trajectoire et les caméras automatiques permettent de gagner en efficacité. Il serait positif d'associer Centrex aux discussions. En tout état de cause, l'oratrice considère que le laxisme actuel et la tolérance sociétale ne sont pas une option. La prévention et la sensibilisation ne sont pas des compétences fédérales, ces aspects étant examinés à un autre niveau. Il ressort d'une étude réalisée à la demande de la gouverneure que la propension des jeunes à monter à bord d'un véhicule conduit par un conducteur ivre augmente quand il n'y a pas de transports publics. Quant à l'impact d'une mesure visant à fixer le montant de l'amende en fonction des revenus, l'oratrice n'a pas encore d'avis, mais elle pense que confisquer un véhicule est une mesure efficace. La généralisation de l'éthylotest antidémarrage pourrait, notamment grâce à la réglementation européenne relative aux kits, entraîner une diminution du coût. D'autre

C. Mevrouw Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen

Mevrouw Cathy Berx beschouwt nultolerantie of inzetten op de handhaving als een valse tegenstelling. Nultolerantie is nodig om de mentaliteiten en het gedrag te wijzigen, maar ook voor de duidelijkheid. Als het rekenen stopt van hoeveel men geoorloofd kan drinken, kan de capaciteit beter worden ingezet. Men kan overwegen om de onderbemande WPR meer personeel toe te kennen. Polen, Hongarije en Estland bewijzen dat nultolerantie en handhaving een combinatie is die kan slagen. De 0,5 norm in België zorgt er trouwens niet voor dat er minder dodelijke slachtoffers vallen. Nultolerantie zorgt voor een grotere gelijkheid, want anders wordt de graad van alcoholintoxicatie onder meer beïnvloed door het geslacht, de gestalte, het gewicht, het vetgehalte e.d. Fietzers zouden bij voorkeur aan hetzelfde regime dienen te worden onderworpen, alleen is het ook zo dat zij doorgaans voor anderen geen gevaar vormen, alleen voor zichzelf. Ook de eigen veiligheid is belangrijk. Maar de impact van een ongeval door een dronken autobestuurder is veel groter, in die zin is nultolerantie voor gemotoriseerde bestuurders wel logisch. Het is wenselijk dat er geen alcohol langs de weg verkoopt, dit is o.m. het geval in Nederland, ook elders. Japan gaat nog een stap verder: daar kunnen passagiers worden beboet voor het meerijden met een dronken chauffeur. In de Provincie Antwerpen gaan elk weekend 130 politiemensen de weg op voor snelheids- en alcoholcontroles, met twee grote acties per jaar waaraan 350 mensen deelnemen. Men heeft vastgesteld dat tijdens het weekend veel jongeren het leven verloren door te snel of onder invloed rijden. Controles gebeuren eenvoudiger en sneller dan vroeger. Trajectcontroles en onbemande camera's zorgen voor efficiëntiewinst. Het zou goed zijn om Centrex te betrekken in de discussies. In ieder geval is voor de spreker de huidige lakse houding en de maatschappelijke tolerantie geen optie. Preventie en bewustmaking zijn geen federale bevoegdheden, deze aspecten worden op een ander niveau bekeken. Uit een studie in opdracht van de gouverneur blijkt dat de bereidheid van jongeren om mee te rijden met een dronken chauffeur groter is wanneer er geen openbaar vervoer is. Wat het effect zou zijn om boetes af te stemmen op het inkomen kan de spreker niet meteen zeggen; ze denkt wel dat het in beslag nemen van een voertuig een doeltreffende maatregel is. Een veralgemeend alcoholslot zal, mede door Europese regelgeving in verband met de kits, kunnen leiden tot een verlaagde prijs. Anderzijds zorgt het kalibreren van het toestel voor een extra uitgave. Voordeel

part, le calibrage du dispositif engendre une dépense supplémentaire. Une généralisation à l'avantage de libérer à nouveau de la capacité pouvant être utilisée pour retirer les gros buveurs de la circulation.

D. M. Jan Tytgat (professeur à la Katholieke Universiteit Leuven - KUL)

M. Jan Tytgat estime que la tolérance zéro est prioritaire, parce qu'au regard de la loi, il est possible de conduire en état d'ébriété sans être sous influence: selon une étude, ils seraient 4 % dans ce cas, ce qui veut dire que sur 100 000 conducteurs, 4 000 conduiraient en état d'ébriété en toute légalité. Un constat qui fait réfléchir.

En termes de conséquences, si les différences entre 0,1 et 0,2 pour mille sont pratiquement nulles, à partir de 0,5 elles deviennent toutefois manifestes. Une étude néo-zélandaise révèle qu'avec une alcoolémie de 0,5 pour mille, le risque pour un jeune conducteur de perdre la vie est de 60 %, contre 15 % si la concentration d'alcool est de 0,1. La différence est donc de 45 %. Autrement dit: si la Belgique compte 500 tués sur nos routes, une différence de 45 % correspond à 225 personnes. Encore un constat à méditer.

S'agissant de la fiabilité, les autorités recourent à l'accréditation: tous les experts et laboratoires qui effectuent des analyses de sang pour le parquet sont placés sous la surveillance de Sciensano (né de la fusion de l'Institut scientifique de la santé publique (ISP) et du Centre d'Étude et de Recherches Vétérinaires et Agrochimiques (CERVA)), chargé de contrôler la qualité. Pour ce qui est de l'application du droit, l'orateur renvoie à la réglementation en la matière. L'instauration de la tolérance zéro ne poserait aucune difficulté d'ordre technique ou juridique, les experts et les laboratoires peuvent parfaitement la gérer dans le cadre actuel et avec les instruments dont ils disposent.

Celui qui a une concentration d'alcool de 0,2 pour mille dans le sang a besoin de 1 h 20 pour dessoûler complètement; avec 0,1 pour mille, ce temps est ramené à 40 minutes. Cette différence est donc négligeable au moment du coucher, une nuit étant plus longue. Avec une alcoolémie de 1,5 pour mille (soit 7 à 8 consommations), il faut 13 heures. Selon la législation actuelle, il faut 8 heures pour repasser sous la limite appliquée de 0,5 pour mille. Dans le cas d'une concentration d'alcool de 2 pour mille (soit une demi-bouteille de cognac ou de gin, ou 10 verres de bière), il faut 18 heures pour dessoûler complètement et 13 heures pour repasser sous la barre de 0,5. Celui qui a beaucoup bu et va se coucher à trois heures du matin, n'aura pas encore dessoûlé à huit heures. Dispose-t-on de statistiques sur les conducteurs ivres le matin? Sans doute pas.

van een veralgemening is dat het opnieuw capaciteit vrijmaakt om de zware drinkers uit het verkeer te halen.

D. De heer Jan Tytgat (professor KU Leuven)

Nultolerantie is volgens *de heer Jan Tytgat* prioritair, omdat het mogelijk is dronken te rijden zonder dat men wettelijk onder invloed is; volgens een studie in 4 % van de gevallen, wat betekent dat op elke 100 000 bestuurders er 4 000 dronken rijden en wettelijk orde zijn. Dit stemt tot nadenken.

De verschillen wat de gevolgen betreft tussen 0,1 en 0,2 promille zijn zo goed als nihil, vanaf 0,5 zijn ze echter manifest. Een Nieuw-Zeelandse studie wijst uit dat een jonge bestuurder bij een promille van 0,5 een kans op overlijden heeft van 60 %, bij 0,1 ligt dat op 15 %. Het verschil bedraagt dus 45 %. Met andere woorden: als België 500 doden zou hebben, dan betekent 45 % een verschil van 225 doden. Ook dit stemt tot nadenken.

Wat de betrouwbaarheid betreft, werk de overheid met accreditatie: alle deskundigen en laboratoria die bloedonderzoek verrichten voor het parket staan onder toezicht van Sciensano (samensmelting van het vroegere Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (WIV) en het Centrum voor Onderzoek in de Diergeneeskunde en de Agrochemie CODA) voor de kwaliteitscontrole. De spreker verwijst naar de regelgeving voor de toepassing van het recht ter zake. De invoering van nultolerantie zou geen technische of juridische moeilijkheden teweegbrengen, de deskundigen en de laboratoria kunnen dat met het bestaande kader en de hun instrumenten aan.

Iemand met 0,2 promille alcohol in het bloed heeft 1h20 nodig om volledig nuchter te worden, bij 0,1 promille is dat 40 minuten. Dat verschil is dus verwaarloosbaar bij het slapengaan, een nacht is langer. Iemand met 1,5 promille (7 à 8 consumpties) heeft 13 uur nodig. In de huidige wetgeving heeft men 8 uur nodig om onder de toegepaste grens van 0,5 promille te komen. Iemand met 2 promille (een halve fles cognac of gin, of 10 pinten) heeft 18 uur nodig om volledig nuchter te worden, 13 uur om onder de 0,5 te zakken. Iemand die veel gedronken heeft en om 3 uur gaat slapen, is om 8 acht uur nog niet nuchter. Zijn er cijfers over dronken bestuurders in de ochtend? Vermoedelijk niet.

E. M. Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen)

M. De Caluwe signale que Horeca Vlaanderen adopte bel et bien une attitude constructive, citant une multitude d'initiatives. La fédération collabore ainsi activement à l'édition 2020 de "Tournée minérale", elle participe pleinement au respect de l'interdiction de fumer et elle organise une formation concernant le "verantwoord alkoholschenken" et les *alcoscans* en collaboration avec la fédération sœur *Vinum et Spiritus*.

L'impact économique de la tolérance zéro sur le secteur est en effet indéniable, et ce également en ce qui concerne la nature des consommations (moins d'alcool, plus de boissons non alcoolisées).

Les statistiques concernant les contrôles d'alcoolémie montrent effectivement une tendance à la baisse.

Durant les quatre prochaines années, *Horeca Vlaanderen* souhaite élaborer conjointement avec toutes les parties prenantes un trajet 2020-2024 pour une sécurité routière accrue, ce qui constitue selon la fédération la seule piste afin d'enregistrer effectivement des résultats en matière de sécurité routière.

F. M. Koen Ricour (directeur de la police fédérale de la route) et M. Bart Van Thienen (chef de corps de la police locale d'Aarschot)

M. Koen Ricour confirme que les contrôles requièrent des capacités mais suppose que la tolérance zéro permettra de réduire le nombre de personnes qui boivent; en outre, elle entraînera également une réduction significative du nombre d'accidents, ce qui représentera un énorme gain de temps pour la police. Un gain similaire est apparu avec l'introduction du contrôle de trajet entre Erpe-Mere et Wetteren, qui a entraîné une forte baisse du nombre d'accidents graves et par voie de conséquence une nette amélioration de la fluidité du trafic; un renforcement des contrôles se traduit indéniablement par une augmentation de la sécurité routière. Chaque accident exige des heures de travail dédiées aux constatations et au suivi administratif; le temps ainsi libéré peut être consacré, entre autres, à un plus grand nombre de contrôles d'alcoolémie. En tout état de cause, l'alcool et les drogues figurent d'ailleurs parmi les priorités du Plan national de sécurité.

M. van Thienen convient que, même si le cadre est complet, la capacité de la police ne peut évidemment jamais suffire pour contrôler tous les véhicules. Il importe d'inciter le plus possible le citoyens à s'autocontrôler, par exemple à l'aide d'alcootests fiables. La tolérance zéro offre l'avantage d'une procédure uniforme, de sorte qu'il n'y a pas de perte de temps lors des contrôles. Grâce

E. De heer Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen)

De heer De Caluwe stelt dat Horeca Vlaanderen zich wel degelijk constructief opstelt en hij verwijst naar talrijke initiatieven. Zo werkt de federatie actief mee aan de editie 2020 van "Tournée Minérale", werkt ze voluit mee aan de naleving van het rookverbod en verzorgt ze een opleiding "verantwoord alkoholschenken" en de *alcohol scan* in samenwerking met zusterfederatie *Vinum et Spiritus*.

De economische impact van nultolerantie op de sector is inderdaad onbetwistbaar, echter ook naar de aard van de consumpties (minder alcohol, meer alcoholvrije dranken).

De statistieken van alcoholcontroles tonen wel degelijk een dalende tendens.

Horeca Vlaanderen wenst de komende vier jaar samen met alle belanghebbenden een traject 2020-2024 uit te werken voor meer verkeersveiligheid, volgens de federatie de enige piste om daadwerkelijke resultaten te boeken inzake verkeersveiligheid.

F. De heer Koen Ricour (directeur Federale Wegpolitie) en de heer Bart Van Thienen (korpchef lokale politie Aarschot)

De heer Koen Ricour bevestigt dat controles capaciteit vergen maar vermoedt dat nultolerantie ertoe zal leiden dat minder mensen zullen drinken; bovendien zal dit ook leiden tot een significante daling van het aantal ongevallen wat een enorme tijdswinst betekent voor de politie. Een gelijkaardige winst deed zich voor bij de invoering van trajectcontrole tussen Erpe-Mere en Wetteren, wat leidde tot een sterke daling van het aantal zware ongevallen en daardoor een veel betere doorstroming; een verstrengde handhaving resulteert onmiskenbaar in verhoogde verkeersveiligheid. Elk ongeval vergt uren werk aan vaststelling en administratieve opvolging; de vrijgekomen tijd kan onder meer besteed worden aan meer alcoholcontroles. Overigens behoren alcohol en drugs hoe dan ook tot de prioriteiten in het Nationaal Veiligheidsplan.

De heer van Thienen beaamt dat de politiecapaciteit, zelfs bij volledige invulling van het kader, vanzelfsprekend nooit kan volstaan om alle voertuigen te controleren. Het komt erop aan de burger maximaal tot zelfcontrole aan te zetten, bijvoorbeeld met behulp van betrouwbare alcooltesters. Nultolerantie biedt het voordeel van uniforme procedure waardoor er geen tijdverlies is bij

au prélèvement d'échantillons pour tester l'alcoolémie, les contrôles sont désormais beaucoup plus efficaces et ciblés que par le passé. Il n'existe pas de véritable profil de risque (âge, sexe...) pour l'intoxication alcoolique.

G. M. Koen Willebrords (juge de police, au nom de l'Union royale des juges de paix et de police (URJPP ASBL))

M. Willebrords a expliqué que les juges de police s'appuient sur la littérature scientifique en ce qui concerne la limite de 0,2 pour mille d'alcool appliquée en matière de la tolérance zéro. Selon le professeur Tytgat, une marge de 0,1 pour mille suffirait déjà, mais il n'existe aucune publication scientifique connue à ce sujet. L'introduction de la tolérance zéro n'aura sans doute qu'un effet marginal sur la charge de travail des tribunaux de police, tout comme à l'époque de l'abaissement de la limite à 0,8 pour mille. Il n'existe en effet pas de véritable profil de risque pour l'intoxication alcoolique. Tout au plus peut-on dire que les hommes présentent plus de comportements à risque que les femmes - bien que cela ne soit pas étayé statistiquement. Lorsque l'alcool est en cause dans des accidents majeurs, il s'agit principalement d'une intoxication élevée, supérieure à 1,5 pour mille. Les juges de police ne pensent pas que l'abaissement supplémentaire de la limite permettra d'y remédier; pour ce faire, il faut miser sur un meilleur contrôle et donc sur une augmentation des chances d'interpeller les cas graves. En ce sens, miser excessivement sur le contrôle du respect de la tolérance zéro pourrait en effet avoir un effet négatif.

H. M. Wies Callens (Fietzersbond)

M. Wies Callens indique que le *Fietzersbond* s'emploie également à promouvoir la sécurité routière et il adhère dès lors au principe de tolérance zéro car celui-ci offre une clarté absolue. Le contexte sociétal impose toutefois d'apporter quelques nuances, comme c'est également le cas dans d'autres pays: soit par une limite légèrement plus élevée pour les cyclistes, soit par une application au sens de l'article 35 du Code pénal. Si la tolérance zéro est appliquée aux cyclistes, il semble indiqué d'appliquer une peine appropriée à leur égard. En effet, l'alcool est certainement aussi un problème pour les cyclistes, mais il n'existe pas de statistiques sur les accidents corporels unilatéraux qui sont probablement souvent dus à l'alcool.

IV. — RÉPLIQUES DES MEMBRES

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) observe que M. Daniels souligne que l'influence de l'alcool sur les jeunes

contrôles. Door de toepassing van *alcohol sampling* verlopen controles nu trouwens ook veel efficiënter en gericht dan vroeger. Er is geen echt risicoprofiel (leeftijd, geslacht...) voor alcoholintoxicatie.

G. De heer Koen Willebrords (politierechter, namens het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politierechters (KVVP vzw))

De heer Willebrords licht toe dat de politierechters voor de voor nultolerantie gehanteerde alcohollimiet van 0,2 promille steunen op de wetenschappelijke literatuur; volgens professor Tytgat zou een marge van 0,1 promille reeds volstaan maar hierover zijn geen wetenschappelijke papers bekend. De invoering van nultolerantie zou wellicht slechts een marginaal effect hebben voor de werklast van de politierechtbanken, evenmin als destijds de verlaging van de limiet naar 0,8 promille. Er is inderdaad geen echt risicoprofiel voor alcoholintoxicatie, hooguit kan men stellen dat mannen meer risicogedrag vertonen dan vrouwen – al is dat niet statistisch onderbouwd. Indien bij zware ongevallen alcohol in het geding is, gaat het voornamelijk om hoge intoxicatie boven 1,5 promille. De politierechters denken niet dat de verdere verlaging van de limiet hieraan zal verhelpen, hiertoe dient men in te zetten op een betere controle en dus verhoging van de pakkans van de zware gevallen. In die zin zou te veel inzetten op de handhaving van nultolerantie inderdaad een negatief effect kunnen hebben.

H. De heer Wies Callens (Fietzersbond)

De heer Wies Callens geeft aan dat de *Fietzersbond* eveneens verkeersveiligheid nastreeft en hijschaart zich dan ook achter het principe van nultolerantie, aangezien dit absolute duidelijkheid biedt. De maatschappelijke context dwingt wel tot enige nuance, zoals dat ook in andere landen het geval is: ofwel via een iets hogere grens voor fietsers, ofwel via een toepassing in de zin van artikel 35 van het Strafwetboek. Bij toepassing van nultolerantie voor fietsers lijkt het aangewezen voor hen een aangepaste strafmaat te hanteren. Alcohol is inderdaad ongetwijfeld ook een probleem voor fietsers, maar er zijn geen statistieken beschikbaar over enkelzijdige letselongevallen die vermoedelijk vaak wel met alcohol te maken hebben.

IV. — REPLIEKEN VAN DE LEDEN

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) merkt op dat de heer Daniels onderstreept dat de invloed van alcohol op

conducteurs est plus grande que sur les autres. Si l'on peut accepter qu'il existe une corrélation avec l'expérience, il est étrange que le taux maximum d'alcoolémie ait été abaissé pour les conducteurs professionnels. Dans ce cas, il n'est pas approprié - du seul point de vue de la sécurité routière - d'opérer une distinction entre les conducteurs professionnels et les autres conducteurs.

L'intervenant reconnaît que *Horeca Vlaanderen* a pris une série d'initiatives positives afin de lutter contre l'alcool au volant mais il se demande pourquoi la fédération s'oppose encore à la tolérance zéro, alors qu'elle est précisément prônée par tous les experts.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) déclare que la tolérance zéro est l'une des nombreuses mesures nécessaires pour améliorer la sécurité routière, au même titre que beaucoup d'autres.

M. Wouter Raskin (N-VA) suggère une audition supplémentaire, l'audition du centre de connaissances et d'expertise *Centrex Wegverkeer*, ainsi que l'audition d'un représentant des parquets, comme l'ont suggéré plusieurs orateurs.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) s'enquiert du point de vue des juges de police et de la police de la route à propos de l'imprégnation alcoolique chez les cyclistes. Le groupe Open Vld estime que les cyclistes ne doivent être sanctionnés qu'en cas d'ébriété, conformément à l'article 35 du Code pénal.

M. Frank Troosters (VB) souhaite également que l'on organise une audition supplémentaire afin de situer la problématique de la tolérance zéro dans un cadre plus large, et de manière à pouvoir également aborder les critiques formulées par *Horeca Vlaanderen*.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) demande si la probabilité subjective de sanction durant les campagnes BOB diffère de la probabilité en dehors de ces campagnes. Y a-t-il une différence entre le nombre de personnes positives? Si chaque voiture était équipée d'un éthylotest antidémarrage, celui-ci devrait-il être réglé sur 0 ou 0,5 g/L?

V. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES DES ORATEURS

M. Stijn Daniels (Institut Vias) confirme que l'expérience et l'âge sont des facteurs qui ont un impact sur la conduite sous influence. Il appartient au législateur de déterminer si la distinction entre les conducteurs professionnels et les autres, en termes de taux d'alcool, est justifiée ou correcte, ou si une approche différente

jeune conducteurs est plus grande que sur les autres. Si l'on peut accepter qu'il existe une corrélation avec l'expérience, il est étrange que le taux maximum d'alcoolémie ait été abaissé pour les conducteurs professionnels. Dans ce cas, il n'est pas approprié - du seul point de vue de la sécurité routière - d'opérer une distinction entre les conducteurs professionnels et les autres conducteurs.

De spreker beaamt dat *Horeca Vlaanderen* een reeks positieve initiatieven heeft genomen om alcohol achter het stuur te bestrijden maar hij vraagt zich af waarom de federatie zich nog tegen nultolerantie verzet, terwijl alle experts daar net voor pleiten.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) stelt dat nultolerantie een van de vele nodige maatregelen is om te komen tot meer verkeersveiligheid, naast vele andere.

De heer Wouter Raskin (N-VA) suggereert een bijkomende hoorzitting met het kennis- en expertisecentrum *Centrex Wegverkeer* evenals met een vertegenwoordiger van de parketten, zoals gesuggereerd door meerdere sprekers.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) vraagt het standpunt van de politierechters en van de weggolpitië inzake intoxicatie bij fietsers. De Open Vld-fractie is van oordeel dat deze enkel dienen gestraft te worden in geval van dronkenschap, overeenkomstig artikel 35 van het Strafwetboek.

De heer Frank Troosters (VB) wenst eveneens een bijkomende hoorzitting te houden teneinde de hele problematiek van nultolerantie in een breder kader te plaatsen zodat ook de kritische kanttekeningen van *Horeca Vlaanderen* aan bod kunnen komen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wil graag weten of de subjectieve pakkans tijdens BOB campagnes verschilt van deze buiten de campagnes. Is er een verschil tussen het aantal mensen dat positief blaast? Mocht men elke auto uitrusten met een alcoholslot, moet dit dan op 0 of op 0,5 promille worden ingesteld?

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE SPREKERS

De heer Stijn Daniels (Vias institute) bevestigt dat ervaring en leeftijd factoren zijn die een impact hebben op het rijgedrag onder invloed. Of het onderscheid tussen professionele chauffeurs en anderen inzake promille gerechtvaardigd of correct is, dan wel of een andere aanpak wenselijk is, dient de wetgever te beslissen: dit

est souhaitable: c'est une question d'opportunité. Du seul point de vue de la sécurité routière, il ne semble pas y avoir de raison de faire cette distinction. De plus, la consommation d'alcool est en tout cas très faible chez les conducteurs professionnels, car d'autres mécanismes jouent un rôle, comme le contrôle sur le lieu de travail. En fait, il s'agit plutôt d'une mesure symbolique qui, en réalité, ne change pas grand-chose. Quand on envisage de soumettre certaines catégories d'âge ou certains groupes à des règles différentes, ou examine ces questions en fonction du moment où l'on est un danger pour soi-même ou pour autrui, on s'engage rapidement dans une discussion sur la question de savoir qui mérite plus de droits que son voisin.

M. Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen) souligne que les chiffres de l'institut VIAS révèlent une tendance positive (amélioration de 20 %) même si des progrès restent à faire. Il répète que *Horeca Vlaanderen* soutient la proposition de loi visant à abaisser le taux d'alcool pour les conducteurs inexpérimentés, comme c'est déjà le cas aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Allemagne et en France. *Horeca Vlaanderen* ne pense pas que l'instauration subite de la tolérance zéro renforcera la sécurité routière et demande qu'une feuille de route pluriannuelle soit préparée avec toutes les parties prenantes. Il convient également de responsabiliser les gens, par exemple au travers de l'utilisation d'éthylomètres comme l'a déjà suggéré M. Van Thienen.

M. Bart Van Thienen (chef de corps de la police locale d'Aarschot) fait observer que les résultats des contrôles d'alcoolémie varient selon le moment où ils ont lieu (journée, soirée, week-end, etc.). Les campagnes BOB peuvent certes contribuer à la réduction des comportements à risque, mais elles ne sont pas un facteur déterminant. Adopter une approche plus souple à l'égard des cyclistes en leur appliquant une limite différente ou une sanction plus légère est défendable car cela pourrait inciter les conducteurs à opter pour le vélo plutôt que pour la voiture. La piste d'un éthylotest antidémarrage obligatoire est parfaitement envisageable, à condition d'appliquer une tolérance (purement technique) de 0,2 g/L. M. Van Thienen est favorable à une tolérance zéro générale, car même une faible imprégnation (inférieure à 0,5 g/L) augmente le temps de réaction du conducteur.

M. Koen Ricour (directeur de la Police de la route fédérale) confirme que, durant les campagnes BOB, une diminution d'environ un demi pour cent du nombre de conducteurs contrôlés positifs est enregistrée, surtout en hiver.

M. Koen Willebrords (juge de police, pour l'Union royale des Juges de Paix et de Police (URJPP ASBL))

is een opportuïteitskwestie. Puur vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid lijkt er geen reden voor een dergelijk onderscheid. Bovendien is het alcoholgebruik bij professionele bestuurders hoe dan ook zeer laag, omdat er andere mechanismen spelen, zoals controle op de werkvloer. Het gaat in feite veeleer om een symbolische maatregel, die in de realiteit weinig uitmaakt. Als overwogen wordt om bepaalde leeftijdscategorieën of groepen aan andere regels te onderwerpen, ook of de zaken bekijkt op grond van het criterium dat men een gevaar voor zichzelf of voor anderen betekent, belandt men snel in een discussie over wie meer en wie minder rechten verdient.

De heer Matthias De Caluwe (Horeca Vlaanderen) beklemtoont dat de cijfers van VIAS *institute* wel degelijk een positieve tendens vertonen (verbetering van 20 percent), zij het dat er inderdaad nog een weg te gaan is. Hij herhaalt dat *Horeca Vlaanderen* zich schaart achter het wetsvoorstel voor een verlaagde limiet voor onervaren bestuurders, zoals dat nu reeds het geval is in Nederland, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk. *Horeca Vlaanderen* gelooft niet dat de plotse invoering van nultolerantie zal leiden tot veiliger verkeer en doet een oproep om met alle belanghebbenden een meer-jarentraject uit te stippelen. Het komt er ook op aan de mensen voor hun eigen verantwoordelijkheid te plaatsen, bijvoorbeeld door het gebruik van alcoholtesters zoals reeds gesuggereerd door de heer Van Thienen.

De heer Bart Van Thienen (korpschef lokale politie Aarschot) merkt op dat de resultaten van alcoholcontroles verschillen naargelang het moment waarop deze plaatsvinden (overdag, avond, weekeinde...). BOB-campagnes kunnen wel bijdragen tot daling van risicogedrag, maar zijn geen bepalende factor. Een zachtere aanpak van fietsers door een afwijkende limiet of mildere strafmaat is verdedigbaar aangezien dit ertoe kan leiden dat chauffeurs kiezen voor de fiets in plaats van de auto. Een verplicht alcoholslot is perfect mogelijk, mits toepassing van een (louter technische) tolerantie van 0,2 promille. De heer Van Thienen is voorstander van een algemene nultolerantie aangezien zelfs een geringe intoxicatie (onder de 0,5 promille) de reactietijd van de bestuurder vertraagt.

De heer Koen Ricour (directeur Federale Wegpolitie) bevestigt dat tijdens BOB-campagnes ongeveer een half procent minder bestuurders positief blaast, vooral in de winter.

De heer Koen Willebrords (politierechter, namens het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politie-rechters (KVVP

indique que les juges de police punissent moins sévèrement les cyclistes en état d'ébriété que les automobilistes. Les juges de police ne sont pas favorables à la tolérance zéro pour les cyclistes et estiment qu'une faible imprégnation est admissible. Les éthylo-tests anti-démarrage doivent en effet être réglés sur 0,2 g/L, mais la question se pose de savoir comment cette solution pourrait être techniquement mise en œuvre pour les deux-roues motorisés.

Les rapporteurs,

Wouter RASKIN
Jef VAN den BERGH

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

vzw) stelt dat politierechters geïntoxiceerde fietsers milder bestraffen dan automobilisten. Politierechters zijn geen voorstander van nultolerantie voor fietsers en achten een geringe intoxicatie toelaatbaar. Alcoholsloten moeten inderdaad worden ingesteld op 0,2 promille, maar de vraag rijst hoe dit technisch te verwezenlijken valt voor gemotoriseerde tweewielers.

De rapporteurs,

Wouter RASKIN
Jef VAN den BERGH

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE



L'alcool et la sécurité routière

Séance Chambre des Représentants, Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des Institutions fédérales - 7 janvier 2020

Stijn Daniels, Research Manager, Vias institute



Alcohol en verkeersveiligheid

Hoorzitting Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor
Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen - 7 januari 2020

Stijn Daniels, Research Manager, Vias institute



Motif

► **2 propositions de loi :**

- Abaissement général du taux d'alcool autorisé dans la circulation
- Abaissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs inexpérimentés

7 January 2020 / Slide 2



Aanleiding

► **2 wetsvoorstellen:**

- Algemene verlaging van de toegelaten alcohollimiet in het verkeer
- Verlaging van de alcohollimiet voor onervaren bestuurders

7 January 2020 / Slide 2



Taux d'alcool autorisé

► Belgique

- Taux d'alcool punissable $\geq 0,5$ g/l CAS (CAS = concentration d'alcool dans le sang)
- Limite de 0,2 g/l pour les conducteurs de camion, de bus, les chauffeurs de taxi et autres conducteurs professionnels

► EU-28

- Limite 0.0 g/l dans 4 pays (CZ, HU, RO, SK)
- Limite 0.2 g/l dans 3 pays (EE, PL, SE)
- Limite 0.4 g/l dans 1 pays (LT)
- Limite 0.5 g/l dans 19 pays (HR, DE, IT, SI, AT, BE, CY, EL, IE, LU, MT, PT, ES, LV, FR, NL, BG, DK, FI)
- Limite 0.8 g/l dans 1 pays (UK) (Ecosse : 0,5 g/l)

Source : Loi sur la circulation routière, European Transport Safety Council

7 January 2020 / Slide 3



Toegelaten alcoholgehalte

► België

- Alcoholgebruik strafbaar $\geq 0,5$ g/l BAC (BAC=bloedalcoholconcentratie)
- Limiet 0,2 g/l voor vrachtwagenbestuurders, bus- en taxichauffeurs en andere professionele bestuurders

► EU-28

- Limiet 0.0 g/l in 4 landen (CZ, HU, RO, SK)
- Limiet 0.2 g/l in 3 landen (EE, PL, SE)
- Limiet 0.4 g/l in 1 land (LT)
- Limiet 0.5 g/l in 19 landen (HR, DE, IT, SI, AT, BE, CY, EL, IE, LU, MT, PT, ES, LV, FR, NL, BG, DK, FI)
- Limiet 0.8 g/l in 1 land (UK) (Schotland: 0.5 g/l)

Bron: Wegverkeerswet, European Transport Safety Council

7 January 2020 / Slide 3



Taux d'alcool autorisé conducteurs jeunes et inexpérimentés

► Belgique

- Taux d'alcool punissable $\geq 0,5$ g/l CAS

► EU-28

- Limite 0.0 g/l dans 9 pays (CZ, HU, RO, SK, LT, HR, DE, IT, SI)
- Limite 0.1 g/l dans 1 pays (AT)
- Limite 0.2 g/l dans 11 pays (EE, PL, SE, CY, EL, IE, LU, MT, PT, NL, FR)
- Limite 0.3 g/l dans 2 pays (ES, LV)
- Limite 0.5 g/l dans 4 pays (BE, BG, DK, FI)
- Limite 0.8 g/l dans 1 pays (UK) (Ecosse: 0.5 g/l)

Source : Loi sur la circulation routière, European Transport Safety Council

7 January 2020 / Slide 4



Toegelaten alcoholgehalte jonge/onervaren bestuurders

► België

- Alcoholgebruik strafbaar $\geq 0,5$ g/l BAC

► EU-28

- Limiet 0.0 g/l in 9 landen (CZ, HU, RO, SK, LT, HR, DE, IT, SI)
- Limiet 0.1 g/l in 1 land (AT)
- Limiet 0.2 g/l in 11 landen (EE, PL, SE, CY, EL, IE, LU, MT, PT, NL, FR)
- Limiet 0.3 g/l in 2 landen (ES, LV)
- Limiet 0.5 g/l in 4 landen (BE, BG, DK, FI)
- Limiet 0.8 g/l in 1 land (UK) (Schotland: 0.5 g/l)

Bron: Wegverkeerswet, European Transport Safety Council

7 January 2020 / Slide 4



Effet de l'alcool sur le risque d'accident

Niveau du risque	Risque relatif en comparaison d'un conducteur sobre	Groupe
Risque légèrement accru	1-3	0,1 g/l ≤ CAS < 0,5 g/l
Risque accru	2-10	0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l
Risque fortement accru	5-30	0,8 g/l ≤ CAS < 1,2 g/l
Risque extrêmement accru	20-200	1,2 g/l ≤ CAS

Source : Hels et al., 2011 (projet UE-DRUID)

7 January 2020 / Slide 5



Effect van alcohol op het ongevalsrisico

Risiconiveau	Relatief risico in vergelijking met een nuchtere bestuurder	Groep
Licht verhoogd risico	1-3	0,1 g/l ≤ BAC < 0,5 g/l
Verhoogd risico	2-10	0,5 g/l ≤ BAC < 0,8 g/l
Sterk verhoogd risico	5-30	0,8 g/l ≤ BAC < 1,2 g/l
Extreem verhoogd risico	20-200	1,2 g/l ≤ BAC

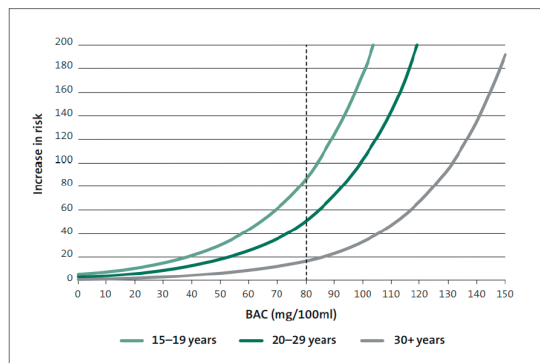
Bron: Hels et al., 2011 (EU-DRUID project)

7 January 2020 / Slide 5



Effet de l'alcool pour différentes catégories d'âge

- Risque relatif pour les conducteurs se trouvant dans la catégorie d'âge la plus basse environ 5 fois plus élevé que pour les conducteurs de plus de 30 ans, même en cas de faible CAS



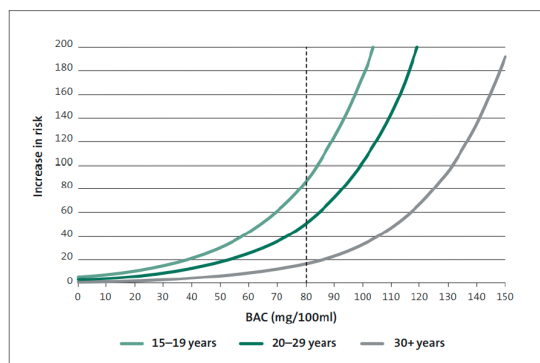
Source : Keall et al. (2004)



7 January 2020 / Slide 6

Effect van alcohol voor verschillende leeftijdsgroepen

- Relatief risico voor bestuurders in de laagste leeftijdscategorie ongeveer 5 keer groter dan voor bestuurders 30+, ook bij lage BAC



Bron: Keall et al. (2004)



7 January 2020 / Slide 6

Résumé : effet de l'alcool sur le risque d'accident

- ▶ Lien manifeste entre consommation d'alcool et risque d'accident
- ▶ Effet augmente fortement en fonction de la quantité
- ▶ Pour de petites quantités, effet moins prononcé de l'alcool sur le risque d'accident (RR si 0,3 g/l CAS = 1,13) (Lacey et al., 2016)
- ▶ L'effet d'une quantité identique d'alcool pour les conducteurs jeunes inexpérimentés est nettement plus important que pour les catégories d'âge plus élevées

7 January 2020 / Slide 7



Samengevat effect van alcohol op ongevalsrisico

- ▶ Duidelijk verband tussen alcoholgebruik en ongevalsrisico
- ▶ Effect neemt sterk toe met de hoeveelheid
- ▶ Bij kleine hoeveelheden kleiner effect van alcohol op het ongevalsrisico (RR bij 0,3 g/l BAC = 1,13) (Lacey et al., 2016)
- ▶ Het effect van eenzelfde hoeveelheid alcohol voor jonge, onervaren bestuurders is beduidend sterker dan voor hogere leeftijdsgroepen

7 January 2020 / Slide 7



Prévalence de la conduite sous influence en Belgique (1)

- ▶ 4145 conducteurs (= 8,5% de tous les conducteurs impliqués et contrôlés) ≥ 0.5 g/l CAS dans des accidents de la circulation avec lésions corporelles (Belgique, 2018)
- ▶ CAS moyenne si positif en cas d'accident = 1,7 g/l (!)

7 January 2020 / Slide 8



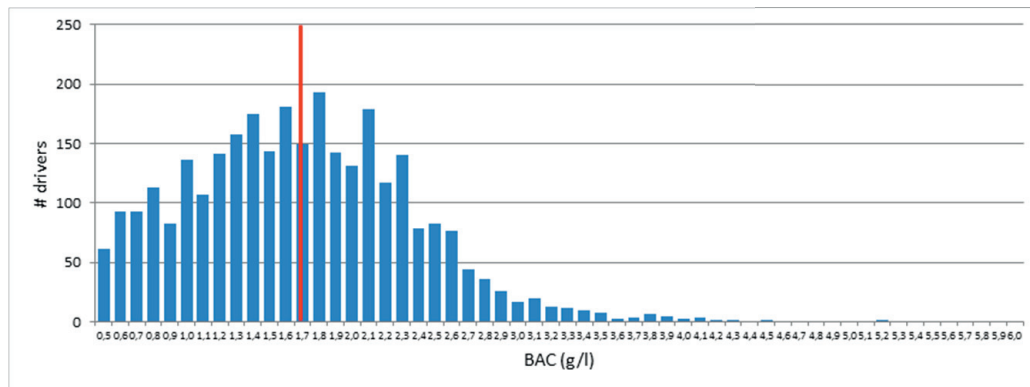
Prevalentie rijden onder invloed in België (1)

- ▶ 4145 bestuurders (= 8,5% van alle betrokken en geteste bestuurders) ≥ 0.5 g/l BAC bij verkeersongevallen met lichamelijk letsel (België, 2018)
- ▶ Gemiddelde BAC indien positief bij ongeval = 1,7 g/l (!)

7 January 2020 / Slide 8



Répartition des pourcentages d'alcool chez les usagers positifs impliqués dans des accidents de la route (Belgique, 2018)

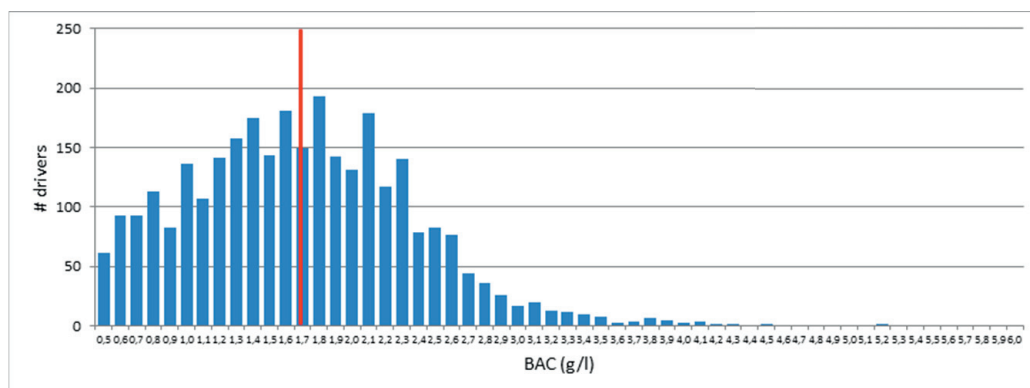


Source : STATBEL, infographie Vias

7 January 2020 / Slide 9



Verdeling van de alcoholpercentages bij positief geteste weggebruikers bij ongevallen (België, 2018)

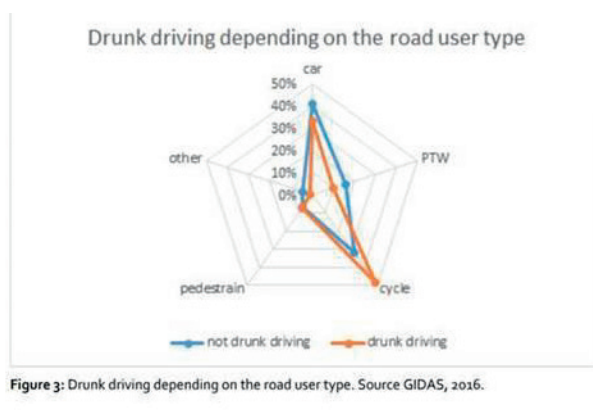


Source: STATBEL, infographie Vias

7 January 2020 / Slide 9



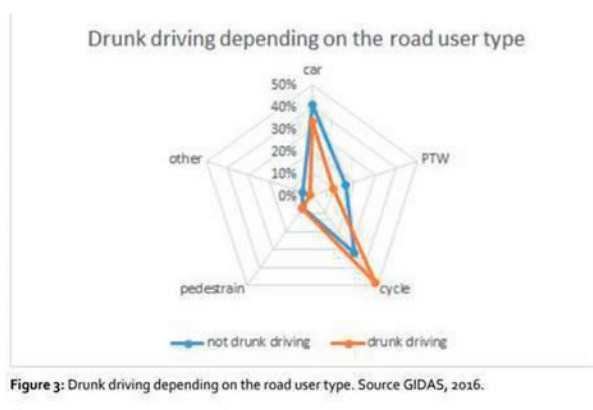
Conducteurs hospitalisés (Allemagne)



7 January 2020 / Slide 10

VIAS
institute

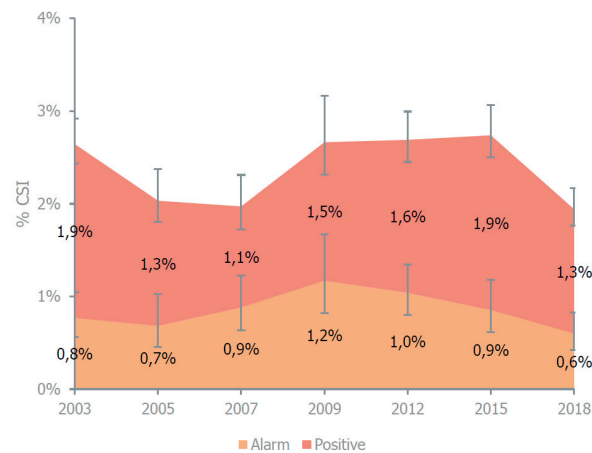
Gehospitaliseerde bestuurders (Duitsland)



7 January 2020 / Slide 10

VIAS
institute

Prévalence de la conduite sous influence en Belgique (2)

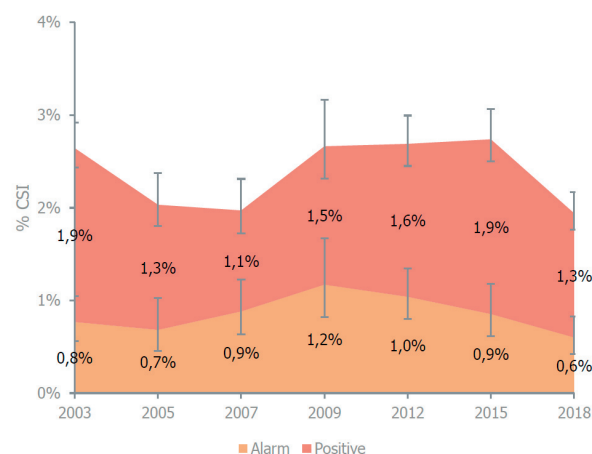


Evolution de la prévalence générale de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes (Alarm = $0,5 \text{ g/l} \leq \text{CAS} < 0,8 \text{ g/l}$; Positif = $\text{CAS} \geq 0,8 \text{ g/l}$). Source : institut Vias

7 January 2020 / Slide 11

Vias
institute

Prevalentie rijden onder invloed in België (2)

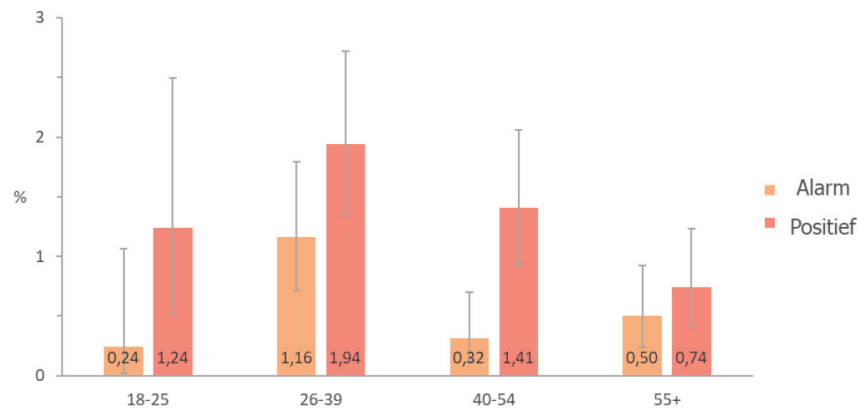


Evolutie van de algemene prevalentie van rijden onder invloed van alcohol bij automobilisten (Alarm = $0.5 \text{ g/l} \leq \text{BAC} < 0.8 \text{ g/l}$; Positief = $\text{BAC} \geq 0,8 \text{ g/l}$). Bron: Vias institute

7 January 2020 / Slide 11

Vias
institute

Prévalence de la conduite sous influence en Belgique (3)



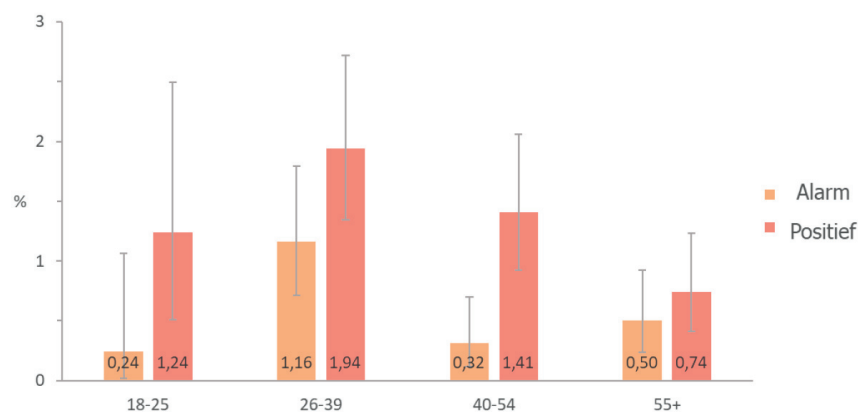
Prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes suivant la catégorie d'âge (2018)

(Alarm = $0,5 \text{ g/l} \leq \text{CAS} < 0,8 \text{ g/l}$; Positif = $\text{CAS} \geq 0,8 \text{ g/l}$). Source : Institut Vias

7 January 2020 / Slide 12



Prevalentie rijden onder invloed in België (3)



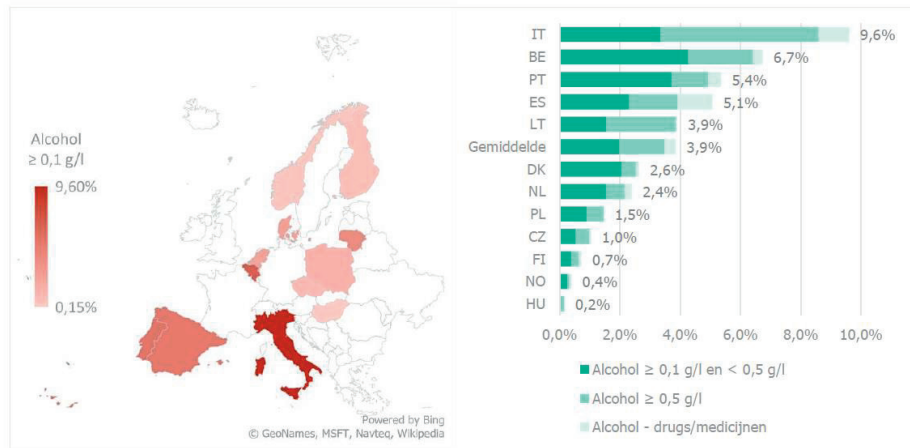
Prevalentie van rijden onder invloed van alcohol bij automobilisten volgens leeftijdscategorie (2018)

(Alarm = $0,5 \text{ g/l} \leq \text{BAC} < 0,8 \text{ g/l}$; Positif = $\text{BAC} \geq 0,8 \text{ g/l}$). Bron: Vias institute

7 January 2020 / Slide 12



Prévalence de la conduite sous influence en Europe

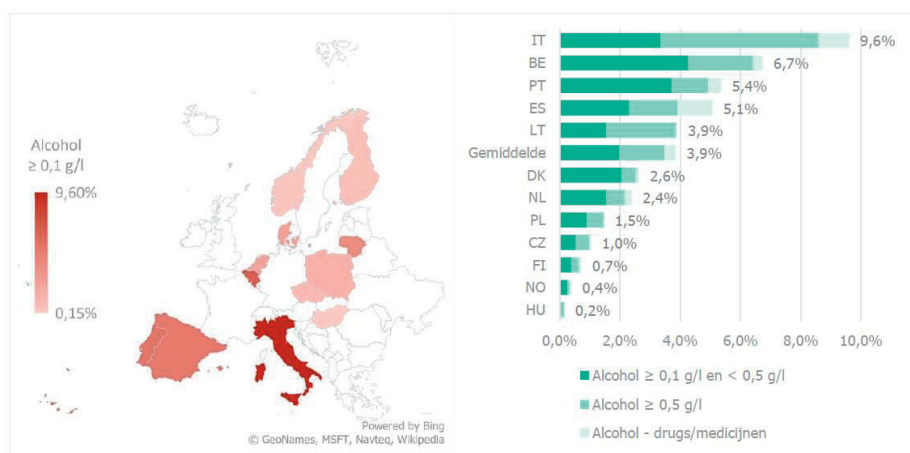


Pourcentage observé d'automobilistes sous l'influence de l'alcool, 12 pays européens (2007-2009).
Source : Houwing et al., 2011

7 January 2020 / Slide 13



Prevalentie rijden onder invloed in Europa



Geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van alcohol, 12 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

7 January 2020 / Slide 13



Résumé : prévalence de la conduite sous influence

- ▶ Chaque année, dans plus de 4000 accidents corporels, l'une des personnes impliquées est sous l'influence de l'alcool
- ▶ À n'importe quel jour et à n'importe quelle heure, 1,94% de l'ensemble des automobilistes sont sous l'influence de l'alcool
- ▶ Lors des nuits de semaine, ce pourcentage atteint 10,7% et même 12,6% les nuits de week-end.
- ▶ Deux tiers des conducteurs sous influence ont une alcoolémie de plus de 0,8 g/l.
- ▶ Sur les 12 pays étudiés, le pourcentage de conducteurs avec $0,1 \text{ g/l} \leq \text{CAS} < 0,5 \text{ g/l}$ est le plus élevé en Belgique (4,27%)
- ▶ La consommation d'alcool chez les jeunes n'est pas plus élevée que dans les autres catégories d'âge

7 January 2020 / Slide 14



Samengevat: prevalentie rijden onder invloed

- ▶ Jaarlijks is in meer dan 4000 letselongevallen in België één van de betrokkenen onder invloed van alcohol
- ▶ Op een willekeurige dag en tijdstip rijden in België 1,94% van alle autobestuurders onder invloed
- ▶ Tijdens de weeknachten loopt dit op tot 10,7%, tijdens de weekendnachten zelfs tot 12,6%
- ▶ Twee derde van de bestuurders onder invloed heeft meer dan 0,8 g/l alcohol in het bloed
- ▶ Van de 12 onderzochte landen is het percentage bestuurders met $0,1 \text{ g/l} \leq \text{BAC} < 0,5 \text{ g/l}$ het hoogst in België (4,27%)
- ▶ Het alcoholgebruik bij jongeren is niet hoger dan bij andere leeftijdsgroepen

7 January 2020 / Slide 14



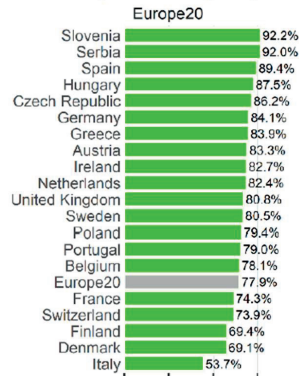
Opinion publique

► ESRA-survey¹:

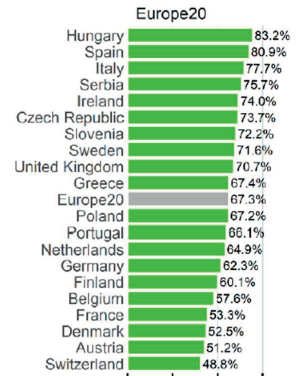
- 78% des Belges en faveur d'une tolérance zéro (0,0 g/l) pour les conducteurs inexpérimentés (permis de conduire < 2 ans) (= Moyenne européenne)
- 58% des Belges en faveur d'une tolérance zéro (0,0 g/l) pour tous les conducteurs (<-> 67% Moyenne européenne)

SUPPORT FOR POLICY MEASURES

Zero tolerance for alcohol (0.0‰) for drivers (licensed < 2 years)



Zero tolerance for alcohol (0.0‰) for all drivers



¹ Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.

7 January 2020 / Slide 15



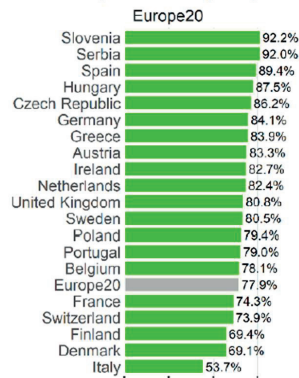
Publieke opinie

► ESRA-survey¹:

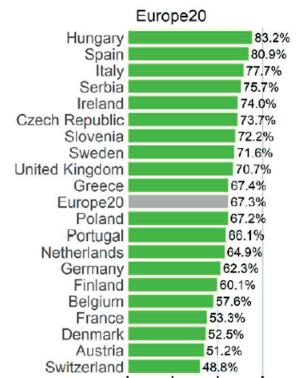
- 78% Belgen voorstander van 0,0 g/l voor onervaren bestuurders (< 2 jaar rijbewijs) (= Europees gemiddelde)
- 58% Belgen voorstander van 0,0 g/l voor alle bestuurders (<-> 67% Europees gemiddelde)

SUPPORT FOR POLICY MEASURES

Zero tolerance for alcohol (0.0‰) for drivers (licensed < 2 years)



Zero tolerance for alcohol (0.0‰) for all drivers



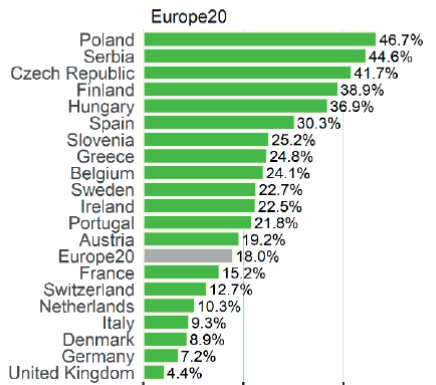
¹ Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.

7 January 2020 / Slide 15

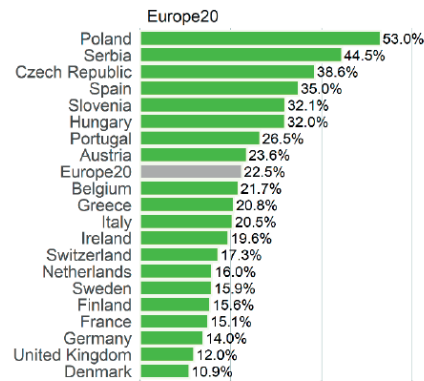


Risque objectif et subjectif de se faire contrôler

Checked by the police for using alcohol while **DRIVING A CAR** (i.e., being subjected to a **Breathalyser test**)



Likelihood of being checked by the police for alcohol



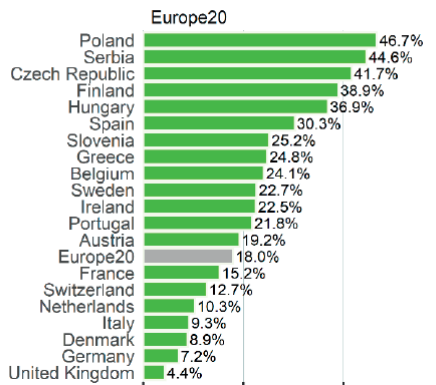
Source : ESRA, institut Vias (2019)

7 January 2020 / Slide 16

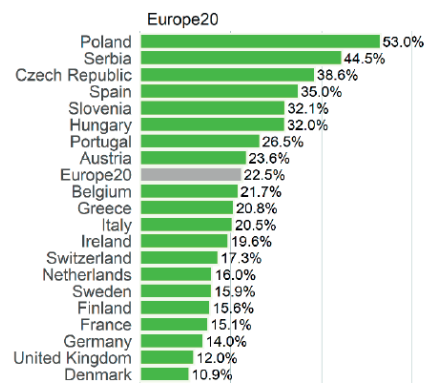


Objectieve en subjectieve pakkans

Checked by the police for using alcohol while **DRIVING A CAR** (i.e., being subjected to a **Breathalyser test**)



Likelihood of being checked by the police for alcohol



Bron: ESRA, Vias institute (2019)

7 January 2020 / Slide 16



Tolérance zéro générale ?

► POUR

- Limite plus basse est bénéfique pour la sécurité routière
- Certains pays le font déjà
- Plus simple : celui qui conduit, ne boit pas

► CONTRE

- Risque relatif limité en cas de faible consommation d'alcool (< 0,5 g/l CAS)
- Il vaut mieux se concentrer sur les conducteurs fortement alcoolisés ($\geq 0,8$ g/l CAS)
- Perte de temps due aux contrôles de police peut réduire davantage le risque de se faire contrôler des conducteurs fortement alcoolisés

► POINT DE VUE INSTITUT VIAS

- Favorable par principe mais ça ne peut entraîner une réduction du risque de se faire contrôler des conducteurs fortement alcoolisés ($\geq 0,8$ g/l)

7 January 2020 / Slide 17



Algemene nullimiet?

► PRO

- Lagere limiet is goed voor de verkeersveiligheid
- Sommige landen doen dit al
- Helder: wie rijdt, drinkt niet

► CONTRA

- Relatief risico bij lage dosissen alcohol (< 0,5 g/l BAC) is beperkt
- Focus best op zware drinkers ($\geq 0,8$ g/l BAC)
- Tijdverlies bij controles door politie kan pakkans voor zware drinkers nog verlagen

► STANDPUNT VIAS INSTITUTE

- Principieel voorstander, maar mag niet leiden tot lagere pakkans voor zware drinkers ($\geq 0,8$ g/l)

7 January 2020 / Slide 17



Tolérance zéro pour conducteurs inexpérimentés ?

► POUR

- Effet de l'alcool est plus important pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés
- Les jeunes roulent plus souvent à des heures à risque (ex. : nuits de week-end)
- La plupart des pays UE le font déjà
- 77% des 18-24 ans y sont favorables

► CONTRE

- Effet global sera restreint

► POINT DE VUE INSTITUT VIAS

- Taux d'alcool autorisé pour conducteurs débutants < 0,2 g/l

7 January 2020 / Slide 18



Nullimiet voor onervaren bestuurders?

► PRO

- Effect van alcohol is sterker voor jonge en onervaren bestuurders
- Jongeren rijden vaker op risicomomenten (vb. weekendnachten)
- De meeste EU-landen doen dit al
- 77% van de 18-24 jarigen zijn voorstander

► CONTRA

- Globaal effect zal beperkt zijn

► STANDPUNT VIAS INSTITUTE

- Toegelaten alcoholgehalte voor beginnende bestuurders beperken < 0,2 g/l

7 January 2020 / Slide 18



Nu naar een nullimiet voor alcohol in het verkeer

Cathy Berx

Voorzitter Vlaams Forum Verkeersveiligheid
Gouverneur Provincie Antwerpen

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen, 7 januari
2020

1. Nick, Emilie en zovele anderen...

De mensen achter de cijfers



“Als hij geholpen had, leefde Nick nog”

VADER GETUIGT IN FILMPJE OVER ZON DIE STERFT NA VLUCHTMISDRIJF

JULIEN BOECKX | 29 september 2016 | 04u08



© tv - Een screenshot uit het filmpje waarin Jef Vermeiren bestuurders probeert te overtuigen om geen



Vader van verkeersslachtoffer (18) deelt aangrijpend verhaal: “Zonder Emilie zijn we niet compleet”

Gunter Van Stappen & Tatiana Triest | 06 september 2018 | 21u55 | Bron: VTM Nieuws



© VTM Nieuws - Vincent Leus, de vader van Emilie, en radiopresentator Sam De Bruyn.

BINNENLAND



Emotionele oproep van ouders verkeersslachtoffer Charlotte Gysel: "Alcohol en autorijden gaan niet samen"

Magalie verloor haar beste vriendin in een ongeval: "De andere chauffeur had teveel gedronken..."

Fietser (16) overleden na aanrijding met vluchtmisdrijf in Vorselaar: dader aangehouden en moet vrijdag voor de raadkamer verschijnen

X "Ik hoop dat de dokters zeggen dat ik weer mag voetballen. Maar dat doen ze niet." - Gilles Gryspeirt

Gilles stapte na een avondje feesten in de auto bij iemand die te veel gedronken had. Hij werd wakker in het ziekenhuis. Zijn leven zou nooit meer hetzelfde zijn.

VERKEERSWEKEN: Slachtoffer

Jürgen Grayselings en Toon Verhaeghe | 15 december 2019 | 05:00

DEEL 264

LEZEN




2. Dodelijke nonchalance



Hardnekkig verkeersveiligheidsprobleem

- België: 10% bestuurders test positief bij ongeval
- Aandeel in het aantal verkeersdoden
 - België: geen exacte cijfers bekend
 - Europese Commissie / ETSC: 25% in de EU
- ROI alcohol = 1 van de grote killers
 - Schatting België: 150 doden per jaar (2018)

25%

of all road deaths in the EU are
alcohol-related



België: lakse houding

ESRA-enquête 2019 (Vias institute)

- 24% Belgen reed afgelopen maand onder invloed van alcohol (mogelijk boven 0,5 promille)
 - Europees gemiddelde: 13%
 - Best scorende landen: Hongarije (4%), Finland (4%), Polen (6%)
 - Buurlanden: Nederland en Duitsland beide 9%



België: lakse houding

Bevraging VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), 2018

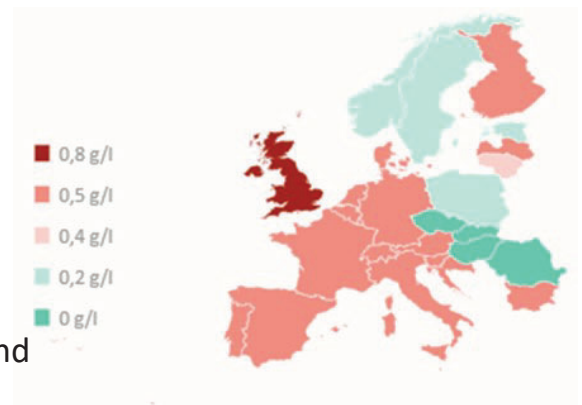
- 30% denkt dat vrienden het aanvaardbaar vinden om te rijden als je gedronken hebt
- 6% geeft toe te rijden na te hoge alcoholconsumptie
- 20% rijdt regelmatig kort na alcoholconsumptie
- 4 op 10 zegt dat kans bestaat dat ze onder invloed van alcohol rijden



3. Alcohollimieten in Europa

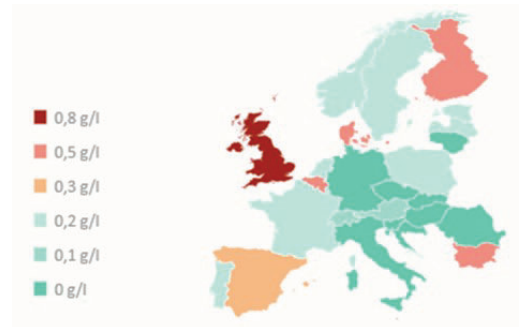
Alcohollimieten EU

- 0,0 g/l Tsjechië, Hongarije, Slowakije, Roemenië
- 0,2 g/l Noorwegen, Zweden, Polen, Estland ($\approx$ nullimiet)
- 0,5 g/l elders (uitz. Engeland & Wales)
- Lagere limiet $\rightarrow$ positieve gevolgen voor verkeersveiligheid
- ESRA: beste resultaten voor Hongarije en Polen



Lagere limiet voor specifieke doelgroepen

- Jonge, onervaren bestuurders: 0,2 g/l
 - Hoger ongevalsrisico
 - In meeste EU-landen
 - België één van de uitzonderingen
- Professionele bestuurders: 0,2 g/l
 - Grotere verantwoordelijkheid: personen, gevaarlijke lasten
 - In België, Griekenland en Ierland
 - = aanbeveling van de EC



Limiet beginnende bestuurders Bron: VIAS Institute, 2019

BAC LIMITS ACROSS THE EU

- Almost all EU countries have a BAC in line with EU recommendation 2001 on maximum BAC legal limit for all drivers
- 22 EU countries apply lower BAC for novice drivers (0.0 – 0.2)
- 21 EU countries apply lower BAC for professional drivers (0.0 to 0.2 BAC)



European Transport Safety Council

	Standard BAC	BAC Commercial drivers	BAC Novice Drivers
Czech Republic	0.0	0.0	0.0
Hungary	0.0	0.0	0.0
Romania	0.0	0.0	0.0
Slovakia	0.0	0.0	0.0
Estonia	0.2	0.2	0.2
Poland	0.2	0.2	0.2
Sweden	0.2	0.2	0.2
Lithuania	0.4	0.0	0.0
Croatia	0.5	0.0	0.0
Germany	0.5	0.0	0.0
Italy	0.5	0.0	0.0
Slovenia	0.5	0.0	0.0
Austria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.2	0.5
Cyprus	0.5	0.2	0.2
Greece	0.5	0.2	0.2
Malta	0.5	0.2	0.2
Ireland	0.5	0.2	0.2
Luxembourg	0.5	0.2	0.2
Portugal	0.5	0.2	0.2
Spain	0.5	0.3	0.3
Latvia	0.5	0.5 (0.2 bus/tram drivers)	0.2
France	0.5	0.5 (0.2 bus drivers)	0.2
Netherlands	0.5	0.5	0.2
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Denmark	0.5	0.5	0.5
Finland	0.5	0.5	0.5
Scotland	0.5	0.5	0.5
UK (except Scotland)	0.8	0.8	0.8

4. Naar een nullimiet

*In het verkeer pleit **Tytgat** wel voor een nultolerantie. “Automobilisten die met *alcohol* achter *het* stuur kruipen, *het* blijft een groot probleem. Voor drugs is er een zerotolerantie achter *het* stuur, voor *alcohol* zou dat er ook moeten komen.” (GvA, 31/01/2018)*

Nullimiet: 0,0 of 0,2?

- 0,0 g/l: geen medicatie, likeurpralines,...
- 0,2 g/l: wel medicatie, likeurpralines, ... maar één glas drinken is te veel
- 0,0 of 0,2 g/l: beide de facto “**zero**”
- Communicatie: nul/zero:
 - = voordeel van de duidelijkheid
 - = gedaan met glazen tellen
 - = versterkt de sociale controle
- Technische limiet: 0,2 g/l ?



Beaucourt: Ik heb altijd gezegd: nultolerantie in het verkeer. Dat is het enige dat duidelijk is (GvA, 23 november 2019).

Voorwaarden voor succes

- Draagvlak voor maatregelen
- Handhaving
- Alcoholaanbod
- Sensibilisering en educatie
- Gezondheid
- Aanpak hardleerse overtreders



Draagvlak voor maatregelen

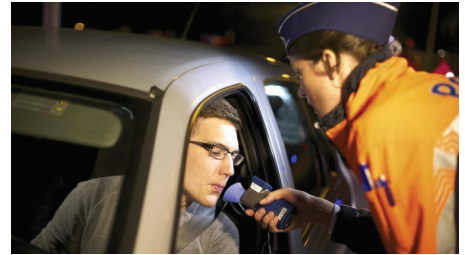
- 78% Belgen is voor nultolerantie voor beginnende bestuurders
- 63% is voor nullimiet voor alle bestuurders
- Draagvlak groter bij vrouwen en oudere respondenten (versus mannen en jongeren)
- Toch 71% jongeren voorstander van nultolerantie voor beginnende bestuurders



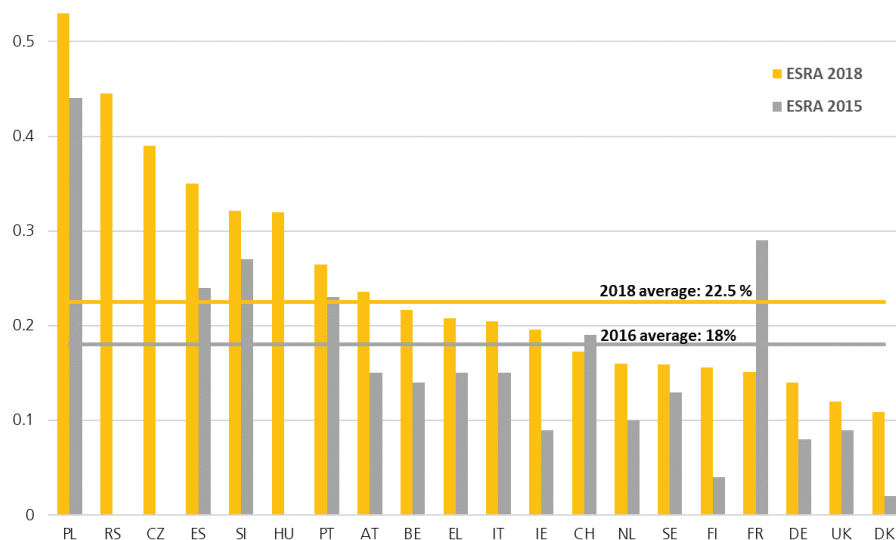
Bron: ESRA-enquête (Vias institute)

Handhaving

- Pakkans hoogst in Estland, Polen en Finland (resp. 677, 466 en 279 controles / 1000 inw. in 2015)
- Estland: combinatie strenge limiet + hoge pakkans → sterke vermindering verkeersdoden door drinken en rijden
- Subjectieve pakkans België: gestegen, maar nog steeds onder EU-gemiddelde

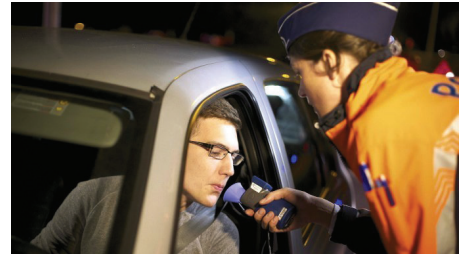


ONLY 22% OF ROAD USERS THINK THEY ARE VERY LIKELY TO BE TESTED FOR DRINK-DRIVING ON A REGULAR JOURNEY



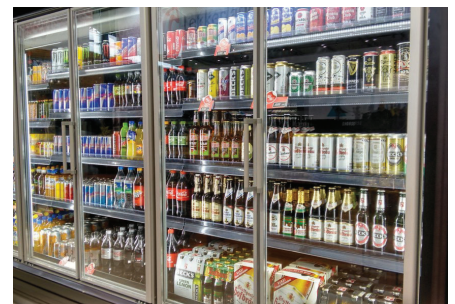
Handhaving

- Gevreesd negatief effect algemene nullimiet zonder verhoging politie-inzet:
 - Risico op afname feitelijke pakkans zware drinkers bij zelfde capaciteit
 - Risico op minder efficiënt gebruik van controlecapaciteit
 - Substantieel risico Ilegaal rijden bij verlies van rijbewijs
- Noodzakelijke voorwaarden:
 - pakkans verhogen bij invoering algemene nullimiet
 - Sluitende, up to date databank rijbewijzen en pro-actieve controle (slimme ANPR).
 - Verruiming mogelijkheden in beslagname voertuigen wegens rijden onder invloed en/of zonder rijbewijs



Alcoholaanbod

- Aanbod aanpakken = verleiding gebruik alcohol beperken:
 - Verbod alcoholverkoop langs snelwegen en in wegrestaurants.
 - Alcoholverbod onder 18 jaar.
 - Prijszetting
- Alcoholvrij moet standaardkeuze zijn



Sensibilisering en educatie

- BOB-campagnes → vermindering rijden onder invloed
- Steeds in combinatie met versterkt politiecontroles
 - Communicatie en handhaving gaan hand in hand
- Belang Sensibiliserende acties op het terrein & koppeling aan campagnes
- Samenwerken met stakeholders (horeca, sportfederaties, bedrijven...)



Gezondheid

- Alcoholverslaafden
 - Standaardstraffen werken onvoldoende preventief
 - Oog voor onderliggende oorzaken
 - Therapie en behandeling verslaving als bijkomende (probatie) voorwaarde: diverse maatschappelijke voordelen
 - Cf. ontwenningprogramma's Zweden, Zwitserland, Estland, VK, Nederland, Finland en Slovenië
- Niet-verslaafden: antwoorden o.m. ook via gezondheidszorg



Hardleerse overtreders

- Aparte aanpak niet-verslaafde veelplegers
- Beste maatregel: alcoholslot in combinatie met begeleiding
- In België verplicht vanaf 1,8 promille (1,2 promille bij recidive)
- Ook in Oostenrijk, Denemarken, Finland, Frankrijk, Polen en Zweden



Aanbevelingen

Vlaams Forum Verkeersveiligheid 21/06/2019

1. Nullimiet voor álle bestuurders
2. Sterker inzetten op controle en handhaving
3. Aanbod alcohol strenger reguleren (verbod alcohol in baanwinkels en –restaurants).
4. Sensibilisering, o.m. met acties op het terrein
5. Maatregelen op maat voor hardleerse overtreders: alcoholslot en ontwenningprogramma's (lagere grenswaarden (verplichten vanaf 0,8 promille) bij invoering lagere limiet)

5. Steun vanuit Europa

PROGRESS IN REDUCING DRINK-DRIVING AND OTHER ALCOHOL-RELATED ROAD DEATHS IN EUROPE

December 2019



ETSC
European Transport Safety Council

SMART
ROAD SAFETY ACTION PLAN

KEY RECOMMENDATIONS TO MEMBER STATES

- Improve data collection of alcohol-related road deaths, mandate systematic testing of all road users involved in a collision with injury.
- Consider adopting a zero tolerance level (i.e. a maximum BAC of 0.2g/l) for all road users.
- Intensify enforcement by setting annual targets for the number of police roadside alcohol checks. Couple enforcement with publicity activities.
- Develop use of alcohol interlocks as part of rehabilitation programmes for first time high-level and recidivist offenders.
- Mandate the use of alcohol interlocks for professional drivers.
- Organise regular nationwide campaigns to raise the public's understanding of how dangerous mixing alcohol and using the roads is.

ETSC
European Transport Safety Council

PROGRESS IN REDUCING DRINK-DRIVING AND OTHER ALCOHOL-RELATED ROAD DEATHS IN EUROPE

December 2019



KEY RECOMMENDATIONS TO EU INSTITUTIONS

- Propose a directive on drink-driving, setting a zero-tolerance level for all drivers.
- Develop best practice guidelines on drink-driving enforcement and sanctions.
- Ensure the timely adoption of the implementing legislation on alcohol interlock installation facilitation for motor vehicles.
- Mandate the use of alcohol interlocks, for recidivist offenders and professional drivers.
- Revise the EU Directive on driving licences.



Matthew Baldwin, EU coordinator Road Safety and Sustainable Mobility (European Commission)





Strengthen the recommendation

Try to reduce the differences ?

- Go to 0.2...or to zero ?
- Tighten the suggested max for certain categories of driver (currently 0.2 mg/ml)

 @Transport_EU





Dank u!

Namens Nick, Emilie en zovele
anderen

Waarop wachten we?



WORKING PAPER

Lowering the legal alcohol limit in Belgium: potential effects on the number of traffic victims

10 JULY 2020

Nathalie Moreau, Heike Martensen, Stijn Daniels

nathalie.moreau@vias.be

heike.martensen@vias.be

stijn.daniels@vias.be

Table of contents

SUMMARY	4
1 INTRODUCTION	6
1.1 CONTEXT	6
1.2 ZERO LIMIT: HOW MUCH IS ZERO?	6
1.3 BACKGROUND	7
1.3.1 PREVALENCE OF DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL	7
1.3.2 FACTORS ASSOCIATED WITH DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL	8
1.3.3 EFFECTS OF ALCOHOL ON DRIVING ABILITIES	8
1.3.4 IMPACT OF BAC LIMITS ON ROAD SAFETY	9
1.4 DOES THE EFFECT OF BAC LEVEL ON CRASH RISK INTERACT WITH AGE?	9
1.5 PREVIOUS APPROACHES TO ESTIMATE THE EFFECTS OF LOWERING THE LEGAL BAC LIMIT	10
2 METHODOLOGY	11
2.1 APPROACH USED FOR THE ESTIMATIONS	11
2.2 THE NUMBER OF CASES	12
2.3 THE RELATIVE RISKS (RR)	13
2.4 THE PREVALENCE OF THE EXPOSURE	14
2.5 EXPECTED PREVALENCE OF EXPOSURE	14
2.6 THREE SCENARIOS ON THE POSSIBLE EFFECT OF REDUCING BAC LIMITS ON DRINK DRIVING	16
3 RESULTS	18
3.1 PREVENTION OF FATALITIES	18
3.2 PREVENTION OF INJURIES	19
3.3 THEORETICAL MAXIMUM EFFECT	21
4 DISCUSSION	22
4.1 LIMITATIONS OF THE STUDY	22
4.2 ZERO-LIMIT POLICY FOR ALL DRIVERS	23
4.3 ZERO-LIMIT POLICY FOR YOUNG DRIVERS	24
5 CONCLUSIONS	25
6 REFERENCES	26
ANNEX - REGRESSION ANALYSIS	29

List of tables

Table 1. Equivalences between breath and blood alcohol concentration	7
Table 2. Casualties in traffic accidents involving at least one car according to driver's age and level of severity (Belgium, 2018)	12
Table 3. Relative risks to get involved in an accident according to BAC and severity levels.	13
Table 4. Current distribution of BAC dosages among drivers aged 18-25 and among older drivers in Belgium.	14
Table 5. Three scenarios for the prevalence of drinking and driving in case of a zero limit.	17
Table 6. Expected number of prevented fatalities because of a crash involving at least one car, by scenario.	18
Table 7. Expected number of prevented fatalities in crashes with at least one driver aged 18-24, by scenario.	18
Table 8. Expected number of prevented severely injured people because of a crash involving at least one car, by scenario.	19
Table 9. Expected number of prevented slightly injured people because of a crash involving at least one car, by scenario.	19
Table 10. Expected number of prevented severely injured people in crashes with at least one driver aged 18-24, by scenario.	20
Table 11. Expected number of prevented slightly injured people in crashes with at least one driver aged 18-24, by scenario.	20
Table 12. Expected number of prevented fatalities, severely and slightly injured people because of a crash involving at least one car if all drivers complied with the current rule (i.e. BAC<0.05 g/L) and if all drivers were sober.	21
Table 13. Expected number of prevented fatalities, severely and slightly injured people in crashes with at least one driver aged 18-24, if all drivers complied with the current rule (i.e. BAC<0.05 g/L) and if all drivers were sober.	21
Table 14. Potentially prevented casualties if the zero-limit is applied to all drivers.	25
Table 15. Potentially prevented casualties if the zero-limit is only applied to novice drivers.	25

List of figures

Figure 1. Evolution of the prevalence of driving under the influence of alcohol in Belgium by blood alcohol concentration.	7
Figure 2. Proportions of car drivers who reported they drove after drinking alcohol at least once in the past 30 days by country (Achermann et al., 2019). Countries with legal limit at 0,2 g/L or lower are marked by yellow bars.	15
Figure 3. Proportions of car drivers who reported they drove when they might have been over the legal limit for drinking and driving at least once in the past 30 days by country (Achermann et al., 2019). Countries with legal limit at 0,2 g/L or lower are marked by yellow bars.	16

Summary

Since 1994, the legal limit of Blood Alcohol Concentration (BAC) is 0.5 g/L for the general Belgian drivers' population. Since 2015, this limit has been lowered to 0.2 g/L for professional drivers. So far, no specific limitation has been adopted for novice drivers in Belgium. Recently, two bills have been submitted to the House of Representatives: the first one proposes to impose a zero-limit for every driver, the second one proposes to restrict this zero-limit only to novice drivers.

International surveys indicate that drink-driving is more frequent in Belgium than in other countries. According to the 2018 "E-Survey of Road users' Attitudes" (ESRA2), one third of Belgian car drivers (33.1%) reported that they had driven after having drunk alcohol at least once during the past 30 days. This prevalence was higher than the mean prevalence in the study (20.6%). Many factors such as the legal limit of BAC, the probability of getting caught and the acceptability of drink-driving have been associated with drink-driving. All of them can explain in part, but not completely satisfactorily, why the prevalence of drink-driving remains relatively high in Belgium.

There is abundant scientific evidence showing that competences required for driving are impaired at BAC-levels of 0.5 g/L or higher, but it has also been demonstrated that those impairments might already occur at lower BAC levels. Even more importantly, the accident risk increases more than proportional to the increase of BAC-level.

The present study evaluated the potential impact of two bills that aim to reduce the legal BAC limit from 0.5 to zero, either for all drivers or for novice drivers only. We elaborated different scenarios related to the extent to which lowering the legal BAC limit to zero could impact drink-driving behaviour:

- "Targeted" scenario (Scenario assumes that the new policy would impact only the specifically targeted BAC category, that is to say drivers in the category BAC below 0.5 g/L.
- "Adaptation" scenario (Scenario based on the "Targeted" scenario to which we added a "halo effect" in the BAC category "0.5 g/L ≤ BAC < 0.8 g/L").
- "Strong adaptation" scenario (Scenario based on the "Adaptation" scenario to which we added a "halo effect" in the BAC category "0.8 g/L ≤ BAC < 1.2 g/L")

As in other studies, we have not considered in any of the scenarios that drivers with BAC ≥ 1.2 g/L would change their behaviour because of the new legal limit.

The effect estimates are based on a combination of three sorts of data: firstly, scientific literature on risks related to drink-driving at different BAC-levels, secondly data on accidents in Belgium and thirdly data on drink-driving behaviour in Belgium and elsewhere in Europe.

The effects are summarized in the two tables below, respectively showing the reduction for all drivers and reduction for novice drivers only.

*Potentially prevented casualties if the zero-limit is applied to **all drivers**.*

	Scenario		
Casualties*	Targeted	Adaptation	Strong adaptation
Fatalities (n=430)	10	13	17
Severe injuries (n=2,541)	8	11	20
Slight injuries (n=37,247)	135	177	315
Total (N=40,218)	154	201	352

* Numbers refer to all people involved in crashes with at least one-person car in Belgium in 2018. Numbers may not add to totals due to rounding.

*Potentially prevented casualties if the zero-limit is only applied to **novice drivers**.*

Casualties*	Scenario		
	Targeted	Adaptation	Strong adaptation
Fatalities (n=64)	2	3	4
Severe injuries (n=489)	8	10	16
Slight injuries (n=8,093)	135	159	262
Total (N=8,646)	146	171	282

* Numbers refer to all people involved in crashes with at least one-person car and a driver aged 18-24 in Belgium in 2018. Numbers may not add to totals due to rounding.

The results show a favourable effect on the number of casualties in the three investigated scenarios. We conclude that, in case of a **general reduction** of the legal alcohol limit, an annual reduction can be expected of 10 to 17 fatalities, 8 to 20 serious injuries and 135 to 315 slight injuries. In case a zero limit is only applied to **novice drivers**, an annual reduction can be expected of 2 to 4 fatalities, 8 to 16 serious injuries and 135 to 262 slight injuries.

The estimated reductions depend on the assumptions made about the effect of the law change on the actual drinking and driving behaviour in traffic. There is no clear evidence on which of the three elaborated scenarios would be the most plausible.

This study aims at providing quantitative estimates and does not take a position in the debate on whether or which zero limit policy should be implemented in Belgium.

As the relative risk of a car crash increases strongly with the BAC level, the success of either measure will strongly depend on its ability to also affect drink driving at concentrations that are forbidden already. This also means that most of the casualties could be prevented if compliance with current rules increased.

1 Introduction

1.1 Context

Alcohol-impaired driving is a major public health concern in Belgium as well as elsewhere in Europe. In Belgium¹, about four out of ten of seriously injured drivers (38%) are tested positive for alcohol (BAC $\geq$ 0.5 g/L). In 2018, 2,654 fatal road accidents were reported in Europe by the police as being alcohol related, although the true number is probably much higher (ETSC, 2019). And that is without considering there were many more injured people. The proportion of kilometres travelled in Europe with an illegal BAC level (1.5-2.0%) could seem negligible if the health consequences were not so important (almost 25% of all road deaths are estimated to be alcohol-related in the EU) (ETSC, 2019).

Since 1994, the legal limit of Blood Alcohol Concentration (BAC) is 0.5 g/L for the general Belgian drivers' population. Since 2015, this limit has been lowered to 0.2 g/L for professional drivers. So far, no specific limitation has been adopted for novice drivers in Belgium unlike what is done in several European countries. Recently, two bills have been submitted to the House of Representatives. These two bills are about lowering the BAC legal limit: the first one proposes to impose a zero-limit for all drivers, the second one proposes to limit this new measure only to novice drivers.

1.2 Zero limit: how much is zero?

Adopting a zero-limit policy would mean that no alcohol would be allowed before driving. In the remainder of this report, we talk about a zero-limit policy for ease of communication but this will refer to a situation where the limit is either set at 0 or at 0.2 g/L and where violations are prosecuted when the BAC level is 0.2g/L or higher.

Current devices, also those that are used in countries with a zero limit, can reliably measure alcohol values of a minimum 0.09 mg of alcohol per litre of exhaled alveolar air (EAA)². In countries, including Belgium, where the legal conversion rate is of 1/2300, it corresponds to a blood alcohol concentration of 0.2 g/L. The European Standard highlights that *"there is a limitation for the detection of lower limit of alcohol concentrations in breath due to technological and physiological reasons"*. So, a threshold lower than 0.2 g/L would present a higher risk of false positives, because values below this limit may be due to factors other than the actual consumption of alcoholic beverages. Equivalences between breath and blood alcohol concentration, based on a legal conversion rate of 1/2300, are presented in Table 1.

¹ For more information on drink-driving in Belgium, the reader is invited to consult the VIAS thematic report on this topic (Meesmann et al., 2017).

²European Standard EN 50436-1:2014/AC:2016-03 - Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 1: Instruments for drink-driving-offender programs

Table 1. Equivalences between breath and blood alcohol concentration

Status	Exhaled breath alcohol concentration (EBAC)	Blood alcohol concentration (BAC)
Safe	EBAC < 0.22 mg/L	BAC < 0.5 g/L
Alarm	0.22 mg/L ≤ EBAC < 0.35 mg/L	0.5 g/L ≤ BAC < 0.8 g/L
Positive	EBAC ≥ 0.35 mg/L	BAC ≥ 0.8 g/L

1.3 Background

1.3.1 Prevalence of driving under the influence of alcohol

According to the most recent national measurement of the prevalence of driving under the influence of alcohol that was held in 2018, 1.94% of car drivers in Belgium had a BAC level equal to or higher than 0.5 g/L. Among them, one third (0.6%) had a BAC level that ranged from 0.5 to less than 0.8 g/L and two thirds (1.3%) had a BAC level equal to or higher than 0.8 g/L (Brion et al, 2019).

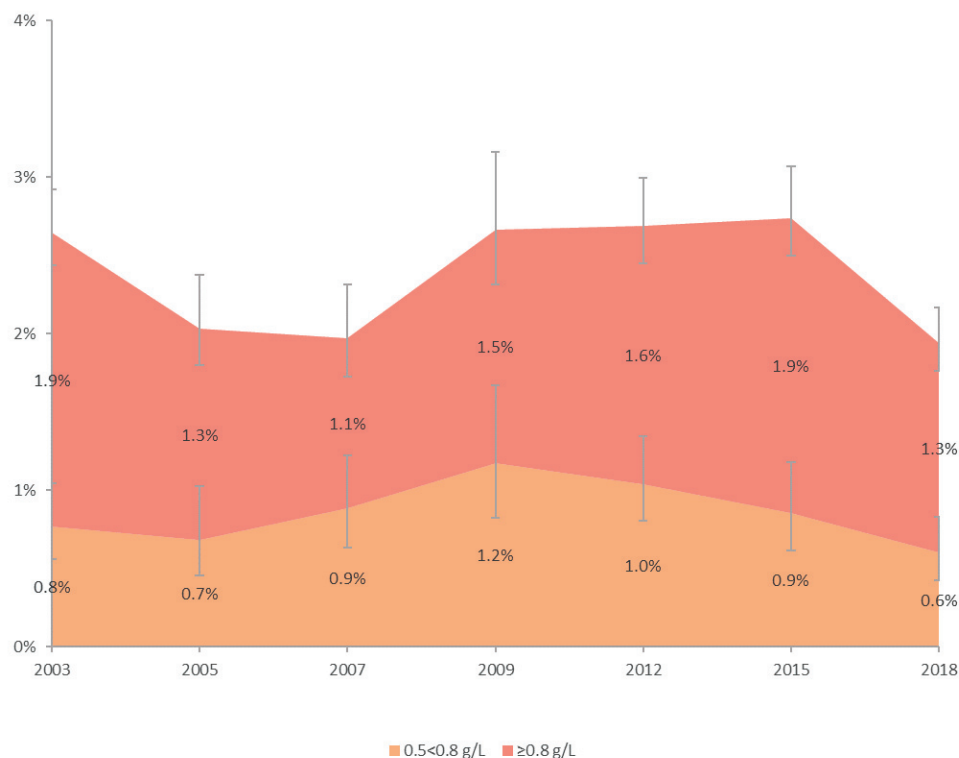


Figure 1. Evolution of the prevalence of driving under the influence of alcohol in Belgium by blood alcohol concentration.

International surveys highlight that alcohol consumption right before driving is more frequent in Belgium than in other countries. According to the 2018 “E-Survey of Road users’ Attitudes” (ESRA2), one third of Belgian car drivers (33.1%) reported that, at least once during the past 30 days, they had driven after having drunk alcohol. This prevalence was higher than the mean prevalence in the study (20.6%) (Achermann Stürmer et al., 2019).

1.3.2 Factors associated with driving under the influence of alcohol

Many factors are correlated with drink-driving. At an individual level, the likelihood of driving under the influence of alcohol is higher among males (Achermann et al., 2019; Brion et al., 2019). When considering the relationship between age and drink-driving, the results from international research are not consistent and comparison between studies is difficult because of the different methodologies adopted. It was observed that the prevalence of self-reported drink-driving increased with age and it was the highest among the oldest drivers (aged 65+) compared to the youngest ones (18-24) (Achermann et al., 2019). However, in the most recent national measurement of drink-driving in Belgium, the highest prevalence was observed among drivers aged 26-39 (Brion et al., 2019).

Driving under the influence of alcohol has also been associated with societal factors such as legislation and level of enforcement, culture, social norms regarding drinking and education and prevention programmes. The relationship between these factors and drink-driving is not always consistent. For example, a low prevalence of alcohol-impaired drivers has been observed in countries with a zero-limit policy, but it was also documented in some countries with higher legal BAC limits (Houwing et al., 2011). Studies investigating the relationship between alcohol checks and the prevalence of driving under the influence of alcohol found an association at a national level (Ferris et al., 2013; Fell et al., 2014; Meesmann et al., 2015): higher numbers of alcohol checks in countries are associated with lower rates of alcohol-related crashes.

Other studies found counterintuitive results when exploring this association at an individual level. A positive association was found between personal experience with alcohol checks and self-reported drink-driving on an individual level (Meesmann et al., 2015; Achermann et al., 2019). In other words, people who underwent more alcohol checks, report to have driven more often under the influence of alcohol. This may be the result of targeted checks of the police. The same positive association was found between the perceived risk of getting caught and drink-driving prevalence (Meesmann et al., 2015). Other studies found a negative association between drink-driving and the perceived risk of being pulled over. When the perceived risk to get caught increased, the prevalence of self-reported alcohol-impaired driving decreased (Sloan et al., 2017).

Human behaviour is strongly influenced by social norms, i.e. the rules established within the social group people identify themselves with. Results based on ESRA2 show that the proportion of car drivers who reported driving under the influence of alcohol was associated with the proportion of respondents who perceived that this behaviour was socially accepted or who perceived that their friends and relatives behaved in a similar way (Achermann et al., 2019; Meesmann et al., 2015).

To summarize, many factors such as the legal limit of BAC, the probability of getting caught, and the acceptability of drink-driving have been associated with drink-driving. All of them can explain in part, but not completely satisfactorily, why the prevalence of drink-driving remains relatively high in Belgium.

1.3.3 Effects of alcohol on driving abilities

It has been extensively documented in the scientific literature how the risk of being injured, and even more the risk of dying in a car crash, increases exponentially as the BAC level rises (Zador et al., 2000; Hels et al., 2011; Compton & Berning, 2015), in particular from a BAC level of 0.5 g/L onwards.

For low BAC levels (smaller than 0.5 g/L) the findings in relation to the risk level are mixed. On the one hand, some studies found that the relative risk of being seriously injured did not increase at a BAC level smaller than 0.5 g/L (Hels et al., 2011; Schnabel et al., 2010; Veldstra et al., 2012). On the other hand, systematic reviews of the scientific literature (Caird et al., 2005; Martin et al., 2013) highlighted how major skills for driving such as divided attention, reaction time and vigilance could be impaired at BAC levels lower than 0.5 g/L. An experimental study found that the risk of car crash increased from a BAC level of 0.1 g/L

(Philips et al., 2015). According to the National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (2018), alcohol consumption could have adverse effects on driving competences such as visual functions and ability to perform multiple tasks concurrently with a BAC level as low as 0.2 g/L. Irwin and colleagues (2017) conducted a meta-analysis showing how BAC levels (ranging from 0.23 g/L to 1.0 g/L) had adverse effects on lane position and speed. A recent experimental study showed that at a BAC of 0.5 g/L alcohol could impair both driver's performance and visual attention more in new drivers aged 18 than in experienced drivers aged 21. However, the authors did not find significant reductions in driving performance at lower BAC levels (Boets et al., 2020).

To conclude, scientific literature consistently demonstrated that the extent of alcohol-related impairment increased with alcohol concentration. There is abundant scientific evidence that competences required for driving are impaired with a BAC of 0.5 g/L, but it has also been demonstrated that those impairments might occur at lower BAC levels.

1.3.4 Impact of BAC limits on road safety

Studies of the effectiveness of alcohol-related laws such as the limitation in BAC when driving have shown that such measures lead to a reduction in alcohol-related road traffic accidents when they were introduced for the first time (Mann et al., 2001). The effects of further lowering the BAC limits appear to be more mixed and context-dependent (Castillo-Manzano et al., 2011; Albalade, 2008; Haghpanahan et al. 2019). Studies on the impact of lowering a BAC limit to 0.5 g/L or lower are scarce. Most of these are country-specific or lack robust methodologies so that they could not be used as a basis to provide a strong evaluation of the effects of the BAC lowering policy (Castillo-Manzano et al., 2011; Albalade, 2008). In Norway, a before-and-after evaluation using statistics about crashes at night and weekend as a proxy of alcohol-related accidents showed that lowering the BAC limit from 0.5 to 0.2 g/L was not associated with a decrease in alcohol-related accidents (Assum, 2010).

Fell and Scherer (2017) documented that lowering a BAC limit from 0.10 to 0.08 g/dL led to a 9.1% decrease in the rates of road fatalities while decreasing BAC limitation from 0.08 to 0.05 g/dL or below resulted in an 11.1% decrease in the fatalities rate in the United States. In his study, Albalade (2008) found that, when controlling for other concurrent policies and infrastructure quality, lowering the BAC limit to 0.5 g/L led to a decrease in fatalities by 8.2% to 11.5%. The author also found timing effects showing that the most important impact of this measure on road fatalities rate was observed after 2 years or more. Long-term effects continued over a period of 6-7 years at least (Albalade, 2008).

In their study including data from 28 European countries, Castillo-Manzano et al. (2017) demonstrated the effectiveness of a limitation of the BAC limit to 0.5 g/L in Europe. However, the authors considered that implementing stricter BAC limit would not improve road safety outcomes if the measure was not supported by other alcohol-related measures such as higher tax rates on alcoholic beverages, random breath testing, enforcement of sanctions, communication campaign and public education programs.

Finally, another important consideration is about the effect of the new limitation on BAC ranges that would not specifically be affected by this new limit. Studies on the impact of reduction in BAC limit to 0.8 g/L or to 0.5 g/L or lower have shown that when a positive effect was observed, this effect resulted in a deterrent effect on all BAC ranges and it might even be strongest in the highest BAC levels (Mann et al., 2001; Wagenaar et al., 2007).

1.4 Does the effect of BAC level on crash risk interact with age?

The scientific literature has extensively documented that young drivers have a higher risk of road crashes than older drivers (Keall et al., 2004; Martin et al., 2013; Regev et al., 2018). We know also that drink-driving increases exponentially the risk of fatal and non-fatal car crashes (Zador et al, 2000; Hels et al, 2011; Compton & Berning, 2015).

Road safety researchers tried to assess whether the elevated risk of alcohol-related casualties among young drivers corresponded to a cumulative effect of age-related risk and alcohol-related risk or whether it was due to an age - BAC interaction reflecting that alcohol more severely impaired driving skills in young drivers than in older ones. Again, differences in study design, methodology or outcomes make comparisons between studies very difficult and results are mixed.

Some studies illustrated a multiplicative effect of age and alcohol on the risk of car crash, but they did not demonstrate that the risk of alcohol-related crash increased more steeply among young drivers compared to older drivers (Keall et al., 2004). Other studies suggested that young drivers could be more adversely affected by alcohol than older drivers, but the difference was not statistically significant (Blomberg et al., 2005). In other studies, the increased risk of crash for young drivers was observed only in non-alcohol-related crashes and not in alcohol-related crashes (Romano et al, 2012).

Two studies found the association between BAC and traffic casualty risk varies according to age. Zador et al., 2000 found the risk of fatality increased steeper among young drivers (16-20 years) than among drivers 21 or older. In a re-analysis of Blomberg 's work, Peck et al. (2008) found the same interaction and illustrated the association between alcohol and crash risk was stronger among drivers aged under 21 compared to older drivers.

Thus, the age - BAC interaction may reflect that young drivers are more adversely affected by alcohol than older drivers because they have less experience in driving, in drinking and even less in drink-driving. Alternatively, it may reflect that alcohol exacerbates risk behaviours that are inherent to crash risk among young drivers (e.g. speed, non-use of seat belts). As discussed by Martin and colleagues (2013), the fact that a decrease in alcohol-related crashes has been observed in young drivers after the introduction of zero-limit policy for novice drivers demonstrates that alcohol contributes at least to such crashes.

1.5 Previous approaches to estimate the effects of lowering the legal BAC limit

Some recent international studies tried to forecast what would have been (Allsop, 2015) or what would be the potential public health impact of lowering a BAC limit (Kostyniuk et al., 2018). In these studies, the authors elaborated different scenarios considering varying assumptions about drivers' compliance to the new limitation in all BAC ranges.

To forecast what would have been the potential impact of lowering the BAC limit from 0.8 to 0.5 g/L on casualties in the UK, Allsop (2015) considered that the new limitation would not have had any impact on drivers in extreme BAC categories (i.e. drivers with BAC lower than 0.5 g/L and those with BAC higher than 1.1 g/L). He estimated that the new limitation would impact drivers who drive at BAC levels between 0.5 and 1.1 g/L. The author anticipated reductions in BAC values would range from 0 to 0.2 g/L among drivers with BAC between 0.2-0.5 g/L before the new limitation and reductions from 0 to 0.3 g/L among drivers with higher BAC levels. Allsop (2015) estimated that if this new limitation had been implemented in 2010, about 26 fatalities and 95 severe injuries would have been yearly prevented between 2010 and 2013.

Kostyniuk and his colleagues (2018) elaborated five scenarios in their study to evaluate the potential impact of lowering the BAC level from 0.08 g/L to 0.05 g/L

1. The 1st scenario assumed that all drivers would be sober as a consequence of the new limitation.
2. The 2nd scenario anticipated that 100% of drivers would be compliant with the new law and no drivers would drive with a BAC $\geq$ 0.05 g/L
3. The third scenario was based on Allsop's study (2005). Kostyniuk and colleagues assumed that because of the new legal BAC limit, drivers with 0.8 g/L < BAC < 1.0 g/L would shift to lower BAC range (with 0.5 g/L < BAC < 0.8 g/L) and those 0.5 g/L < BAC < 0.8 g/L to the lower BAC range (0.1

- g/L < BAC < 0.5 g/L). Drivers in the BAC extreme categories (BAC < 0.5 g/L and BAC $\geq$ 1.0 g/L) would not modify their behaviour.
4. The 4th scenario was based on an Australian study (Kloeden and McLean, 1994). Kostyniuk and colleagues made several assumptions:
 - a. 40% of drivers with 0.1 g/L < BAC < 0.5 g/L would become sober.
 - b. 40% of drivers with 0.5 g/L < BAC < 0.8 g/L would shift to 0.1 g/L < BAC < 0.5 g/L and 10% would become sober,
 - c. 10% of drivers with 0.8 g/L < BAC < 1.0 g/L would shift to 0.5 g/L < BAC < 0.8 g/L
 - d. 0% of drivers with BAC $\geq$ 1.0 g/L would shift to 0.8 g/L < BAC < 1.0 g/L
 5. The 5th scenario was based on two American studies evaluating the impact of a lowering of the legal BAC limit to 0.8 g/L (Tippets et al.; 2005 and Wagenaar et al., 2007). Kostyniuk et al. assumed that:
 - a. 7.5% of drivers with a BAC $\geq$ 0.5 g/L would become sober
 - b. 7.5% of drivers with a BAC $\geq$ 0.5 g/L would shift to 0.1 g/L < BAC < 0.5 g/L
 - c. 15.0% of drivers with 0.1 g/L < BAC < 0.5 g/L would become sober.

The authors found that, depending on the scenario chosen, the lowering of the BAC limit to lower than 0.8 g/L could lead to a decrease ranging from 10% to 88% in alcohol-related fatalities, a 4%-99% decrease in injuries, a reduction of 8%-94% in alcohol-related total costs and a 5%-93% decrease in alcohol-related quality of life.

2 Methodology

2.1 Approach used for the estimations

We want to estimate how many alcohol-related casualties could be prevented if the legal BAC limit in Belgium will be lowered to zero.

To make these estimations, we start from the situation in Belgium in 2018, which is used as the baseline. In particular we look at the numbers of injuries and fatalities in two types of crashes:

1. in an accident involving at least one car,
2. in an accident involving at least one car driver aged 18-24.

In a next step we estimate how much the number of alcohol-related casualties is expected to change because of the reduction of the BAC-limit.

Note that no specific data on accidents involving novice drivers, i.e. drivers who only recently obtained their driving license, are available. Therefore, drivers aged 18-24 were used as a proxy for novice drivers.

To quantify the number of alcohol-related casualties, three public health indicators are needed:

1. the number of cases (i.e. all victims – drivers, passengers, pedestrians, cyclists...) for each level of severity;
2. the relative risk (RR) at the different BAC levels (RR is the probability of an event occurring in the exposed group divided by the probability of the event occurring in the non-exposed group); once we know RR we can calculate the relative risk reduction (RRR) with the simple formula (RRR = 1 - RR);
3. the prevalence of the exposure of car drivers to different BAC levels.

These indicators are further explained below.

To estimate the effect of a changing prevalence of different BAC levels in the driving population, we adapted the formula as used by Weijermars & Weseman (2013). Originally this formula estimated the change in observed casualties due to a change in prevalence of protective measures. Here it is adjusted to estimating the effect of a change in the prevalence of a risk factor making use of the relative risk reduction RRR (1-RR).

$$S_2 = S_1 * (1 - P_2 * RRR) / (1 - P_1 * RRR)$$

where:

S_1 = number of casualties in the baseline situation

S_2 = number of expected casualties

RRR = relative risk reduction (1-RR)

P_1 = prevalence of the risk factor in the baseline situation

P_2 = expected prevalence of the risk factor

Using this formula, we can estimate the number of fatalities and injuries before and after the law change. The difference between those numbers and the number of cases in the baseline ($S_2 - S_1$) then gives the potential number of casualties that could be prevented depending on the scenario. We calculate these estimations for casualties in traffic accidents involving (a) at least one driver aged 18-24 and (b) for drivers that were older. The sum of these two results gave the estimates for all drivers.

2.2 The number of cases

The official Belgian statistics report that 430 people died in 2018 because of a road crash involving at least one car; 37,247 were slightly injured and 2,541 were severely injured. Among all victims involved in a traffic accident with at least one car driver aged 18-24, 64 deaths, 8,093 minor and 489 severe injuries were reported in 2018 (Table 2).

Table 2. Casualties in traffic accidents involving at least one car according to driver's age and level of severity (Belgium, 2018)

Level of severity	All accidents	Accidents involving at least one car driver aged 18-24
	n	N
Death within 30 days	430	64
Severe injuries	2,541	489
Slight injuries	37,247	8,093
Total	40,218	8,646

Source : Statbel (Directorate-general Statistics - Statistics Belgium)

2.3 The relative risks (RR)

The estimates of relative risks (approximated by odds ratios) were based on two scientific studies (Table 3). In both studies, the relative risk associated with a BAC value was estimated using the formula

$$RR(BAC) = \exp(\beta * BAC)$$

where β corresponded to the coefficient of the logistic regression:

- For fatality relative risks, we referred to Zador et al. (2000). The authors used BAC variable in categories and estimated RR using the interval midpoint of each BAC category. As the BAC categories differed from the ones we used, we calculated the interval midpoints as the mean BAC level that was observed in the respective categories, based on the 2015 national measurement on drink-driving (Focant et al, 2016). No data were available for the category $0.1 \leq BAC < 0.5$ and the interval midpoint was estimated as the mean of the two limits. As logistic regression was stratified for gender in Zador et al. (2000), we estimated relative risks of fatal accidents for male and female drivers. Then we estimated a mean relative risk weighted for gender based on the gender distribution in Zador et al's study ($RR = (RR_{\text{males}} * 0.646) + (RR_{\text{females}} * 0.354)$).
- We considered that the relative risk of being injured was equal to the relative risk of being involved in a car crash. We used the RRs estimated by Peck et al. (2008) which correspond with the interval midpoint for each of our BAC categories. In this paper, the relative risk corresponding to a BAC level at 0.30 g/L was estimated to be 0.93 for drivers older than 20. As the authors noticed the difference was not statistically significant, we changed it into 1.

Table 3. Relative risks to get involved in an accident according to BAC and severity levels.

Severity	BAC level g/L	Midpoints	Drivers aged 21+	Drivers aged 16-20
Fatal ^a	BAC < 0.1		1	1
	$0.1 \leq BAC < 0.5$	0.30	1.82	2.47
	$0.5 \leq BAC < 0.8$	0.59	3.25	6.18
	$0.8 \leq BAC < 1.2$	0.88	5.82	15.97
	$BAC \geq 1.2$	1.68	28.90	241.34
Injury ^b	BAC < 0.1		1	1
	$0.1 \leq BAC < 0.5$	0.30	1	1.64
	$0.5 \leq BAC < 0.8$	0.59	1.20	3.72
	$0.8 \leq BAC < 1.2$	0.88	1.98	10.80
	$BAC \geq 1.2$	1.68	13.30	324.00

^a Fatalities – Zador et al., 2000 ; ^b Injuries – Peck et al., 2008

In the United States of America, the minimum legal age to drive is generally 16 while in Belgium it is 18. As we decided inexperience in driving would be approximated by age, novice drivers would be those aged 16-20 in the USA while in Belgium, we consider they would be aged 18-24. Consequently, the relative risk estimates for American drivers aged 16-20 were applied to Belgian drivers aged 18-24.

2.4 The prevalence of the exposure

Data regarding alcohol prevalence in drivers according to BAC levels (Table 4) came from two sources:

- For the prevalence of drivers with a BAC between 0.1 and less than 0.5 g/L, the most recent data comes from the DRUID survey (Howing et al., 2011) that documented a prevalence of 4.48% among the Belgian tested drivers and a prevalence of 4.34% among drivers aged 18-24.
- For the prevalence of drivers with a BAC level ≥ 0.5 g/L, we used the data of the most recent national measure on drink-driving conducted by Vias institute (Brion et al, 2019), showing those drivers represented 1.96% of drivers older than 26 and 1.48% of those aged 18 to 25 in 2018. In 2015, drivers with a BAC level ≥ 0.5 g/L were more or less equally distributed across the three categories (36% had a $0.5 \leq \text{BAC} < 0.8$ g/L, 29% a $0.8 \leq \text{BAC} < 1.2$ g/L and 35% a $\text{BAC} \geq 1.2$ g/L) (Focant, 2016). We used this distribution to divide the 1.96% between the three categories for BAC ≥ 0.5 g/L. Among younger drivers, 0.24% had a $0.5 \leq \text{BAC} < 0.8$ g/L but we had no information on the distribution of the remaining 1.24% drivers between the categories “ $0.8 \leq \text{BAC} < 1.2$ g/L” and “ $\text{BAC} \geq 1.2$ g/L”. We decided to share equally the prevalence between these two categories.

Table 4. Current distribution of BAC dosages among drivers aged 18-25 and among older drivers in Belgium.

BAC level (g/L)	% among drivers aged 18-25	% among all drivers
< 0.1	94.18	93.58
$0.1 \leq \text{BAC} < 0.5$	4.34	4.48
$0.5 \leq \text{BAC} < 0.8$	0.24	0.70
$0.8 \leq \text{BAC} < 1.2$	0.62	0.57
≥ 1.2	0.62	0.69
Total	100.00	100.00

2.5 Expected prevalence of exposure

Since we do not expect all drivers to become sober because of the new BAC legal limit, a last issue was to estimate to which extent drivers would be compliant with the new BAC limitation. For that purpose, we used two indicators from the ESRA2 study (Achermann Stürmer et al., 2019). In this survey, participants were asked how often in the past 30 days they drove a car after drinking alcohol (drink-driving) and how often they drove when they might have been over the legal limit for drinking and driving (drunk-driving). Both indicators used a five-points scale (from 1= ‘never’ to 5= ‘(almost) always’).

While the first indicator (‘driving after alcohol drinking’) is believed to reflect the actual (self-reported) - though not necessarily illegal - behaviour, the second indicator (‘driving over the alcohol limit’) is in any case illegal. Based on these two indicators we adopt the following reasoning:

- In countries where the BAC legal limit is set at 0.5 g/L, drivers with $0.1 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.5 \text{ g/L}$ could be either those who drink a little amount of alcohol because it is legal, either those who do not care about the law. However, in zero-limit countries, only drivers who do not care about the law have a $0.1 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.5 \text{ g/L}$. Based on this reasoning, we considered the item about drink-driving was the most appropriate to estimate potential change among drivers with a $0.1 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.5 \text{ g/L}$ in countries with a BAC legal limit set at 0.5 g/L.
- Drivers with BAC levels ≥ 0.5 g/L don’t comply with the law on drink-driving no matter the legal BAC limit in their country. Therefore, we considered that the item on drunk driving was more suitable to capture potential “halo” effects of the new legal limit among drivers with $0.5 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 1.2 \text{ g/L}$.

One out of five European respondents (20.6%) reported he/she drove after drinking alcohol at least once in the past 30 days (Figure 2). This prevalence was 50% higher in Belgium (33.1%), placing the country in the top 3 of the countries with the highest prevalence of drink-driving.

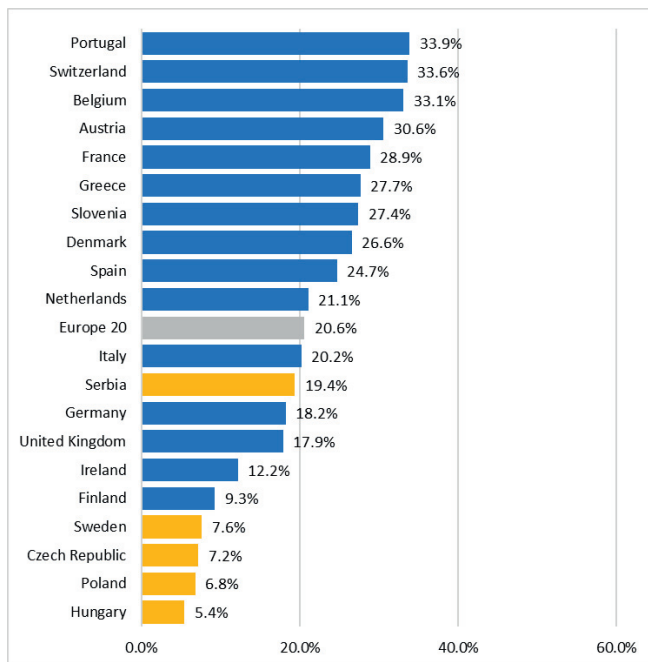


Figure 2. Proportions of car drivers who reported they drove after drinking alcohol at least once in the past 30 days by country (Achermann et al., 2019). Countries with legal limit at 0,2 g/L or lower are marked by yellow bars.

In Europe, approximately one in eight drivers (13.1%) reported have driven at least once in the past 30 days with a BAC level over the legal limit (Figure 3). This prevalence was the highest in Belgium with a proportion that was almost twice as high as the European mean (24.2%)

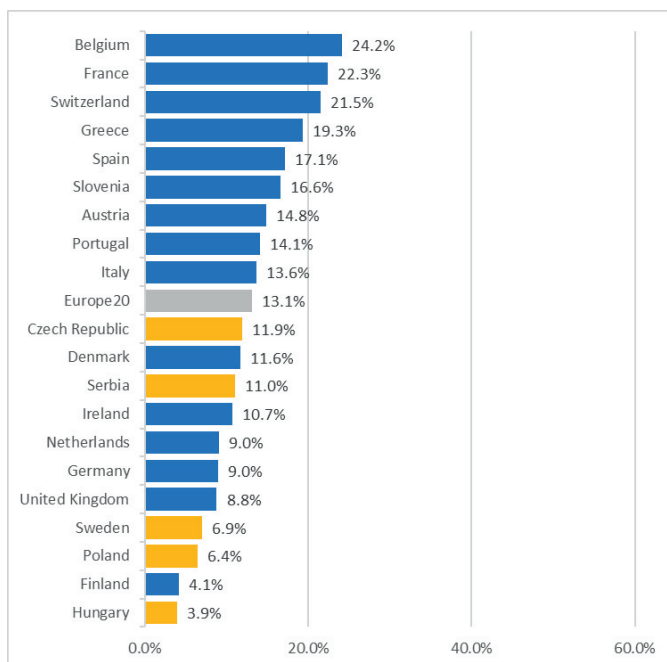


Figure 3. Proportions of car drivers who reported they drove when they might have been over the legal limit for drinking and driving at least once in the past 30 days by country (Achermann et al., 2019). Countries with legal limit at 0,2 g/L or lower are marked by yellow bars.

In five countries that participated to the survey (Serbia, Sweden, Czech Republic, Poland, and Hungary) the legal BAC limit is set at ≤ 0.2 g/L. In the other 15 countries, it is set at 0.5 g/L. The prevalence of self-reported drink-driving is the lowest among countries with a legal BAC limit ≤ 0.2 g/L, except in Serbia (Figure 2). However, in some countries with a legal BAC limit set at 0.5 g/L, the prevalence is very low as well (e.g. in Finland and in Ireland). The same trends are observed regarding the prevalence of driving while over the legal limit for drink-driving (Figure 3). These results support the hypothesis that lower prevalence of drink-driving is observed in countries with a lower legal BAC limit. However, other factors than the legal limit in alcohol concentration (such as social norms, the probability of getting checked by the police, enforced penalties, communication campaigns...) also affect the prevalence of drink-driving in the population.

Based on this assumption, we explored by how much the mean prevalence of these two self-reported drink-driving behaviours differed in countries with BAC limit at 0.5 g/L compared to countries with lower limits. We compared one group of countries (all with a BAC limit ≤ 0.2 g/L) with another one (all with a BAC limit > 0.2 g/L). This way the result is not determined by characteristics of individual countries but only by systematic differences between the two groups of countries. This comparison allowed us to derive an approximation of the effect of lowering the alcohol limit on the prevalence of driving under the influence of alcohol. The mean proportion of respondents who reported they drove after drinking alcohol at least once in the past 30 days was 24.4% in countries with a legal BAC limit at 0.5 g/L and it was 9.3% in countries with a lower BAC level (a crude difference of 61.9%). The mean proportions of those who reported they drove when they might have been over the legal limit for drinking and driving were respectively 14.5% and 8.0% (a crude difference of 44.5%).

Other factors such as enforcement levels could have a potential confounding effect on the association between drink-driving and legal BAC limits, and indeed in the countries with a stricter law, the perceived level of enforcement (how likely is that you will be checked for alcohol?) is higher than in the countries with a limit at 0.5 g/L. We therefore performed regression analyses to test the potential effect of the perceived likelihood of being checked (see "7. Annex"). Somewhat counterintuitively, we found that within each group of countries (i.e. limit at 0.5 g/L and limit at 0.2 g/L or lower) there was a seemingly positive (but not statistically significant) association between drink-driving (or drunk driving) and the perceived risk of being checked. If one were to correct for the difference in perceived likelihood to be checked, the estimated reduction of drink-driving (and drunk-driving) would be even larger. We concluded that there was no clear relationship between enforcement and the prevalence of driving under the influence of alcohol. We also concluded that the observed differences in level of drink-driving between countries with limit at 0.5 g/L and with limit at 0.2 g/L or lower were not due to the perceived likelihood of being checked. And we built our scenarios upon the assumption that the crude difference is the reduction in drink driving that could be achieved by changing the law.

2.6 Three scenarios on the possible effect of reducing BAC limits on drink driving

The most important unknown factor in our estimates is the evolution of the prevalence of drunk driving if the legal limit in Belgium is lowered. To cope with this uncertainty, we define three possible scenarios. They are related to the extent to which lowering the legal BAC limit to zero could impact drivers' behaviours in the different BAC categories. Defining these scenarios also enables us to clearly show the impact of the underlying assumptions on the eventual outcome of the estimates. Table 5 summarizes the three scenarios.

Table 5. Three scenarios for the prevalence of drinking and driving in case of a zero limit.

Scenario name	Short description	Detailed description
Targeted	Effect in the specifically targeted BAC category only	Scenario assumes that the new policy would impact only the specifically targeted BAC category, that is to say drivers within the category " $0.1 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.5 \text{ g/L}$ ". In this category the prevalence of drink driving would decrease by 61.9%, i.e. the crude difference of those who reported to have driven after drinking alcohol at least once in the past 30 days in the European countries with a zero limit as compared to countries with a limit of 0.5 or higher.
Adaptation	"Targeted" scenario + additional, lower effect in BAC category " $0.5 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.8 \text{ g/L}$ "	Scenario based on the "Targeted" scenario to which we added a "halo effect" in the BAC category " $0.5 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.8 \text{ g/L}$ ". In the latter category the prevalence of drink driving is assumed to decrease by 44.5%, i.e. the crude difference of those who reported to have driven while possibly having been over the legal limit for drinking and driving in the European countries with a zero limit as compared to countries with a limit of 0.5 or higher.
Strong adaptation	"Adaptation scenario" + additional, lower effect in BAC category " $0.8 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 1.2 \text{ g/L}$ "	Scenario based on the "Adaptation" scenario to which we added a "halo effect" in the BAC category " $0.8 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 1.2 \text{ g/L}$ " with a 22.2% decrease of the prevalence of drink driving (i.e. half of the expected effect in the BAC category " $0.5 \text{ g/L} \leq \text{BAC} < 0.8 \text{ g/L}$ ").

As in other studies (Allsop, 2005; Kostyniuk et al., 2018), we did not consider in any of the scenarios that drivers with $\text{BAC} \geq 1.2 \text{ g/L}$ will change their behaviour because of the new legal limit.

3 Results

Based on the data presented above and the formula in Section 2, we calculated the expected number of prevented fatalities and prevented injuries in all three scenarios. The results are presented separately for fatalities and for injuries in the sections below. Any discrepancies in the totals are due to rounding effects.

3.1 Prevention of fatalities

As considered in the "Targeted" scenario, if the new measure affected only drivers with a BAC between 0.1 and <0.5 g/L, our calculations lead to an estimate of 10 deaths that could be prevented on the 430 ones observed in the baseline scenario (i.e. a 2.4% decrease) (Table 6). If an additional 'halo effect' would occur in the BAC category "0.5 g/L ≤ BAC < 0.8 g/L" ("Adaptation" scenario), we could expect to prevent 13 fatalities, corresponding to a 3.1% decrease. Finally, in the "Strong adaptation" scenario where the 'halo effect' was extended to the BAC category "0.8 g/L ≤ BAC < 1.2 g/L", the new measure could result in the prevention of nearly 17 deaths, a decline of 3.9% (Table 6).

Table 6. Expected number of prevented fatalities because of a crash involving at least one car, by scenario.

BAC levels g/L	Scenario		
	Target	Adaptation	Strong adaptation
0.1 ≤ BAC < 0.5	10	10	10
0.5 ≤ BAC < 0.8	0	3	3
0.8 ≤ BAC < 1.2	0	0	3
BAC ≥ 1.2	0	0	0
Total	10	13	17
% decrease as compared to the current situation (N= 430)	2.4%	3.1%	3.9%

In case the new measure would be restricted to young drivers aged 18-24, we estimated that the "Targeted" could prevent 2 fatalities on the 64 ones observed in the baseline scenario (Table 7). In the "Adaptation" scenario, 3 fatalities could be prevented and the "Strong adaptation" scenario could result in the prevention of 4 fatalities. These results would correspond respectively to a decrease by 3.7%, 4.3% and 6.2% of the fatalities resulting from crashes with at least one driver aged 18-24 (Table 7).

Table 7. Expected number of prevented fatalities in crashes with at least one driver aged 18-24, by scenario.

BAC levels g/L	Scenario		
	Target	Adaptation	Strong adaptation
0.1 ≤ BAC < 0.5	2	2	2
0.5 ≤ BAC < 0.8	0	0	0
0.8 ≤ BAC < 1.2	0	0	1
BAC ≥ 1.2	0	0	0
Total	2	3	4
% decrease as compared to the current situation (n= 64)	3.7%	4.3%	6.2%

3.2 Prevention of injuries

With regard to injuries, 8 severe injuries (Table 8**Error! Reference source not found.**) and 135 minor injuries (Table 9) could be prevented in the “Targeted” scenario. This would correspond to a 0.3-0.4% decrease from the baseline situation. With a ‘halo effect’ in the BAC level “0.5 g/L $\leq$ BAC < 0.8 g/L”, the “Adaptation” scenario could result in the prevention of 11 severe injuries (Table 8**Error! Reference source not found.**), and 177 minor ones (Table 9) corresponding to a 0.4-0.5% reduction. Eventually, the “Strong adaptation” scenario considering a ‘halo effect’ would be extended to the BAC category “0.8 g/L $\leq$ BAC < 1.2 g/L” could lead to the prevention of 20 severe injuries (Table 8**Error! Reference source not found.**) and 315 minor wounds (Table 9), leading to a 0.8% decrease.

Table 8. Expected number of prevented severely injured people because of a crash involving at least one car, by scenario.

BAC levels g/L	Scenario		
	Target	Adaptation	Strong adaptation
0.1 $\leq$ BAC < 0.5	8	8	8
0.5 $\leq$ BAC < 0.8	0	3	3
0.8 $\leq$ BAC < 1.2	0	0	9
BAC $\geq$ 1.2	0	0	0
Total	8	11	20
% decrease as compared to the current situation (N= 2,541)	0.3%	0.4%	0.8%

Table 9. Expected number of prevented slightly injured people because of a crash involving at least one car, by scenario.

BAC levels g/L	Scenario		
	Target	Adaptation	Strong adaptation
0.1 $\leq$ BAC < 0.5	135	135	135
0.5 $\leq$ BAC < 0.8	0	42	42
0.8 $\leq$ BAC < 1.2	0	0	138
BAC $\geq$ 1.2	0	0	0
Total	135	177	315
% decrease as compared to the current situation (N=37,247)	0.4%	0.5%	0.8%

When considering the impact of the new limitation if restricted to young drivers, it should be recalled that among older drivers the relative risk of being injured in a car crash with a 0.1 $\leq$ BAC < 0.5 was not elevated as compared to sober drivers (Table 3). Therefore, the estimated impact of the “Targeted” scenario among all drivers was exclusively due to the increased risk among young drivers. So, in terms of absolute numbers, the “Targeted” scenario would lead to the same prevention of 8 severe injuries (Table 10) and 135 slight injuries (Table 11) as among all drivers. Relative to the number of crashes involving at least one driver aged 18-24, this corresponds to a decrease by 1.7%. In the “Adaptation” scenario nearly 10 severe injuries (Table 10) and 159 slight ones could be prevented (Table 11). This would correspond to a 2.0% decrease. In the “Strong adaptation” scenario, the new measure could result in the prevention of 16 severe injuries (Table 10**Error! Reference source not found.**) and 262 minor (Table 11), leading to a fall by 3.2%.

Table 10. Expected number of prevented severely injured people in crashes with at least one driver aged 18-24, by scenario.

BAC levels g/L	Scenario		
	Target	Adaptation	Strong adaptation
$0.1 \leq \text{BAC} < 0.5$	8	8	8
$0.5 \leq \text{BAC} < 0.8$	0	1	1
$0.8 \leq \text{BAC} < 1.2$	0	0	6
$\text{BAC} \geq 1.2$	0	0	0
Total	8	10	16
% decrease as compared to the current situation (n=489)	1.7%	2.0%	3.2%

Table 11. Expected number of prevented slightly injured people in crashes with at least one driver aged 18-24, by scenario.

BAC levels g/L	Scenario		
	Target	Adaptation	Strong adaptation
$0.1 \leq \text{BAC} < 0.5$	135	135	135
$0.5 \leq \text{BAC} < 0.8$	0	23	23
$0.8 \leq \text{BAC} < 1.2$	0	0	103
≥ 1.2	0	0	0
Total	135	159	262
% decrease as compared to the current situation (n=8,093)	1.7%	2.0%	3.2%

3.3 Theoretical maximum effect

For the sake of completeness, two last hypotheses had to be considered:

- All drivers would comply with the current BAC legal limit at <0.5 g/L.
- All drivers would become sober.

Full compliance by all traffic participants with the current legal BAC limit would lead to prevent 111 deaths, 524 severe injuries and 8,269 slight injuries (i.e. a decrease 26% in fatalities and by 21-22% in injuries) (Table 12). Should driving under the influence of alcohol completely disappear, we could expect to prevent up to 135 fatalities, 542 severe injuries and 8,562 slight injuries (corresponding to a decline of 31% in all road fatalities and 21-23% in all injuries in Belgium).

Table 12. Expected number of prevented fatalities, severely and slightly injured people because of a crash involving at least one car if all drivers complied with the current rule (i.e. BAC<0.05 g/L) and if all drivers were sober.

	100% compliant drivers with BAC <0,05 g/L			100% sober drivers		
Dosage	Fatalities	Severe injuries	Slight injuries	Fatalities	Severe injuries	Slight injuries
0,1≤BAC < 0,5	-7	-5	-75	17	13	219
0,5≤BAC < 0,8	7	6	94	7	6	94
0,8≤BAC <1,2	15	39	622	15	39	622
≥1,2	97	483	7,628	97	483	7,628
Total	111	524	8,269	135	542	8,562
% decrease	26%	21%	22%	31%	21%	23%

The compliance with the current legal BAC limit by all young drivers could lead to the prevention of 43 deaths, 353 severe injuries and 5,839 slight injuries (respectively corresponding to a decline of 68% and 72%) (Table 13). In the case that all young drivers would be sober, 48 deaths, 371 severe injuries and 6,132 slight injuries could be prevented (i.e. a decrease by 76%).

Table 13. Expected number of prevented fatalities, severely and slightly injured people in crashes with at least one driver aged 18-24, if all drivers complied with the current rule (i.e. BAC<0.05 g/L) and if all drivers were sober.

	100% compliant drivers with BAC <0,05 g/L			100% sober drivers		
Dosage	Fatalities	Severe injuries	Slight injuries	Fatalities	Severe injuries	Slight injuries
0,1≤BAC < 0,5	-1	-5	-75	4	13	219
0,5≤BAC < 0,8	1	3	52	1	3	52
0,8≤BAC <1,2	5	28	464	5	28	464
≥1,2	38	326	5,398	38	326	5,398
Total	43	353	5,839	48	371	6,132
% decrease	68%	72%	72%	76%	76%	76%

4 Discussion

This study produced forecasts of the impact of a zero-limit drink-driving policy on road safety in Belgium. The assumption that driving under the influence of alcohol could disappear is unrealistic since that would require all drivers to be sober. Eventually such a situation could be attainable if all vehicles were equipped with a system that prevents drink-driving or when vehicle was driving fully automated. Even if such a situation cannot be achieved in the near future, the estimations of the prevented fatalities and injuries in this scenario are useful to illustrate what could be the best expected impact in terms of public health.

Our estimates illustrate that depending on the deterrent impact of the zero-limit policy on the actual level of drink driving, at best, up to 17 fatalities, 20 severe and 315 light injuries could be prevented if the new limitation was applied to all drivers. If the measure was to be restricted to young drivers, the numbers would be 4, 16 and 262 respectively.

4.1 Limitations of the study

The strength of this study lies in the fact that it has maximally used all available data and evidence in order to make a quantitative estimate of the effects of a possible change in the legal alcohol limit for drivers. Yet, it is recognized that this study has several limitations. Although most of the public health indicators were measured in Belgium, for relative risk, we used estimations from scientific literature, which are not necessarily specific to the Belgian situation. Moreover, the relative risk for a car driver to injure someone (himself or someone else) in an accident was approximated by the risk of having a car crash.

We also compared the prevalence of two indicators for drink-driving behaviour between European countries with a zero-limit to those with a limit at 0.5 g/l. The differences were used to estimate the potential reduction in the BAC levels in the three scenarios to reflect differences in reported effects of changing the BAC limits. However, differences between countries can still be related to other variables such as social norms related to alcohol in traffic, the height of penalties for drunk driving and the level of police enforcement that is put in place. It is technically possible that the very same aspects that lead to an adoption of a lower alcohol limit also lead to a reduction of drink-driving, even if no direct link between the two exists. However, we also saw that at least the level of police enforcement in a country is not directly explaining the actual (self-reported) drink-driving behaviour. Moreover, we intentionally compared groups of countries (all with a BAC limit ≤ 0.2 g/L with those with a BAC limit > 0.2 g/L) to limit 'random' variation that could be related to specific factors for specific countries.

In the second bill that was submitted to the Parliament, it is proposed to apply the reduction of the alcohol limit to novice drivers only. That means it would apply only to those who have their licence for less than two years. As the Belgian accident data do not allow the identification of accidents involving novice drivers, the number of casualties that could possibly be affected by a change in law for novice drivers was approximated by using all casualties from accidents with a car driver between 18 and 24. On the one hand, some of the 18 to 24 year old drivers had their license for 2 years or more and are therefore wrongly included in this count. On the other hand, some older drivers who were not included in this count were novice drivers.

Other major factors (e.g. the social norm) that could affect the impact of a zero-limit policy on actual behaviour and thus eventually on road safety are only implicitly addressed by the differences in the anticipated effect according to the scenarios. Future estimates would strongly benefit from a quantification of this effect.

Finally, the consequences of alcohol-related accidents are not limited to road traffic casualties. Economic, social, and emotional consequences for the victims, their family and the society would have to be considered too.

4.2 Zero-limit policy for all drivers

The objective of the present study was to calculate the expected effects of two different law proposals in the Belgian Parliament (a general zero limit for alcohol in traffic and a zero limit only for novice drivers). As such this study aims at providing quantitative estimates and does not take a position in the debate on whether or which zero limit policy should be implemented in Belgium. Nevertheless, for the sake of completeness we provide several arguments that might plead in favour or against a zero-limit policy.

Among the pros, we can cite that:

- The public health impact of this policy in terms of prevented fatalities (10 to 17 lives saved annually) and injuries (143 to 335 injuries prevented annually).
- The message to the public would be unequivocal, that is to say, “no drinking when driving”. It could put an end to speculations about the number of drinks allowed before reaching the legal limit.
- This policy is already implemented in other European countries (nine European countries already adopted a zero-limit policy for all drivers).
- As found in the ESRA survey, this measure would benefit from a good social support as 67% of the Belgian population would be in favour of this policy for all drivers (Achermann Stürmer et al., 2019).

We also identified factors that would speak against this new limitation:

- The potential effect on traffic victims will be modest if the impact is limited to the target group, drivers with a BAC-level below 0.5 g/L.
- Most of the impact would rely on the compliance of drivers with a BAC $\geq$ 0.5 g/L, that is to say the current legal limit. As such, just setting a new limit is insufficient to successfully address this problem.
- A zero-limit policy could direct police enforcement capacity more towards smaller offences (e.g. drivers with BAC between 0 and 0.5 g/L) and come to the detriment of a focus on the much more problematic behaviour, e.g. drivers with BAC above 0.8 g/L.
- A zero-limit policy could be ineffective if it is not supported by other alcohol-related measures such as enforcement of random breath testing, communication campaigns and public education programs (Haghpanahan et al., 2019; Siegfried and Parry, 2019).
- Knowing that the mean BAC level of drunk drivers involved in a car crash was 1.6 g/L in 2018 and that risks of casualties exponentially increase with BAC level, drivers with BAC level lower than 0.5 g/L are not the most important target in terms of public health.

4.3 Zero-limit policy for young drivers

Factors that would support the implementation of a zero-limit policy for young drivers are:

- In terms of public health, the impact of a zero-limit policy would be proportionally stronger on road crashes involving at least one young driver as they are at higher risk of alcohol-related road accidents. With a zero-limit policy, 2 to 4 deaths in the age group 18-24 could be prevented, depending on the impact the new limitation would have on young drivers in all BAC ranges. Concerning injuries, the implementation of this new BAC restriction could result in the prevention of 8 to 16 severe injuries and of 135 to 262 light injuries depending on the potential “halo” effect of this measure on young drivers with higher BAC levels.
- Another argument that could plead in favour of the implementation of this BAC limitation to young drivers is that this measure is recommended by the European Commission (2001)³ and it is already implemented in the majority of the European countries (17 countries where the legal BAC limit is set at 0.5 g/l already adopted lower limits for novice drivers).
- According to the ESRA survey, the public support for this measure is even higher than for a zero-limit policy for all drivers as 78% of the respondents would be in favour of this policy if restricted to young drivers (Achermann Stürmer et al., 2019).

Other arguments could be used against a zero-limit policy to novice drivers:

- All in all, the public health effect of such a measure would be much more limited than a general zero limit (2 to 4 lives vs 10 to 17 lives saved annually and 143 to 278 vs 143 to 335 prevented injuries).
- The implementation of this policy would also raise operational issues (the need to identify how long a driver holds a licence and to have two different measurement devices to be used for police services that would have to apply this specific restriction).
- The measure could be seen as discriminating against young drivers and thus be considered unfair in particular by its target group. It is useful to know that the proportion of people against this measure was twice as high among those aged 18-24 compared to the older ones (18.1% vs 9.3%) while such a difference is not observed for the measure to be applied to all drivers.
- Scientific evidence as to whether alcohol-related crash risk is higher among young drivers is not unequivocal and none of the studies that have found this is specific to Belgium or even to European countries. The increased risk among young drivers could rather be related to risk-taking behaviours other than alcohol drinking (Martin et al., 2013).

³ Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001Y0214\(01\)&qid=1582734470253&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001Y0214(01)&qid=1582734470253&from=EN)

5 Conclusions

The present study evaluated the potential impact of two bills that aim to reduce the legal BAC limit from 0.5 to zero, either for all drivers, or for novice drivers only.

The effects are summarized in Table 14 (reduction for all drivers) and Table 15 (reduction for novice drivers only). The results show a favourable effect on the number of casualties in the three investigated scenarios:

- “Targeted” scenario (reduction of drunk driving in the targeted BAC category by the difference in self-reported drink-driving between countries with a zero limit as compared to countries with a limit of 0.5 or higher)
- “Adaptation” scenario (effect as in the “Targeted” scenario + drunk driving reduction of 44.5% in the BAC category “0.5 g/L ≤ BAC < 0.8 g/L”)
- “Strong adaptation” scenario (effect as in the “Adaptation” scenario + drunk driving reduction of 22.2% in the BAC category “0.8 g/L ≤ BAC < 1.2 g/L”)

Table 14. Potentially prevented casualties if the zero-limit is applied to all drivers.

	Scenario		
Casualties*	Targeted	Adaptation	Strong adaptation
Fatalities (n=430)	10	13	17
Severe injuries (n=2,541)	8	11	20
Slight injuries (n=37,247)	135	177	315
Total (N=40,218)	154	201	352

* Numbers refer to all people involved in crashes with at least one-person car in Belgium in 2018. Numbers may not add to totals due to rounding.

Table 15. Potentially prevented casualties if the zero-limit is only applied to novice drivers.

	Scenario		
Casualties*	Targeted	Adaptation	Strong adaptation
Fatalities (n=64)	2	3	4
Severe injuries (n=489)	8	10	16
Slight injuries (n=8,093)	135	159	262
Total (N=8,646)	146	171	282

* Numbers refer to all people involved in crashes with at least one-person car and a driver aged 18-24 in Belgium in 2018. Numbers may not add to totals due to rounding.

We conclude that, in case of a **general reduction** of the legal alcohol limit, an annual reduction can be expected of 10 to 17 fatalities, 8 to 20 serious injuries and 135 to 315 slight injuries. In case a zero limit is only applied to **novice drivers**, an annual reduction can be expected of 2 to 4 fatalities, 8 to 16 serious injuries and 135 to 262 slight injuries.

The estimated reductions depend on the assumptions made about the effect of the law change on the actual drinking and driving behaviour in traffic. There is no clear evidence on which of the three elaborated scenarios would be the most plausible.

The highest relative risks are situated in higher BAC ranges (most importantly those of 1.2 g/l and above) which also means that the potential to save casualties is by far the highest in these categories. The success of either measure will therefore strongly depend on its ability to also affect drink driving at concentrations that are forbidden already. This also means that most of the casualties could be prevented if compliance with current rules increased.

6 References

- Achermann Stürmer Y, Meesmann U, Berbatovci H. (2019). Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
- Albalade, D. (2008). Lowering blood alcohol content levels to save lives: the European experience. *Journal of Policy Analysis and Management*, 27, 20–39.
- Allsop, R. (2005). Reducing the BAC to 50 mg- what can we expect to gain? Parliamentary advisory council for transport safety research briefing, road safety bill commons second reading. (URL) <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201011/cmselect/cmtran/writev/460/drinkanddrive.pdf>.
- Allsop, R. (2015). Saving Lives by Lowering the Legal Drink-Drive Limit, https://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/saving_lives_by_lowering_legal_drink-drive_limit_Allsop_December_2015.pdf
- Assum T. (2010). Reduction of the blood alcohol concentration limit in Norway--effects on knowledge, behavior and accidents. *Accident Analysis & Prevention*; 42:1523–1530.
- Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). Crash Risk of Alcohol Involved Driving: A Case-Control Study. Stamford, CT: Dunlap & Associates, Inc.
- Boets, S., Teuchies, M., Desmet, C. & Van Belle, G. (2020). Impact of alcohol on driving in young/novice drivers—A driving simulator study on the impact of a blood alcohol concentration of 0.2 g/L and 0.5 g/L on driving behaviour. Brussels, Belgium: Vias institute—Knowledge Centre Road Safety.
- Brion M, Meunier J-C, Silverans P. (2019). Alcohol behind the wheel: the state of affairs in Belgium. National behavioral measurement "Driving under the influence of alcohol" 2019. Brussels, Belgium: Vias institute—Knowledge Centre Road Safety
- Caird, J.K, Lees, M. & Edwards, C. (2005). The Naturalistic Driver Model: a Review of Distraction, Impairment and Emergency. California PATH Research Report UBC-ITSPRR-2005-4, Cognitive Ergonomics Research Laboratory CERL, Berkley.
- Castillo-Manzanao JI, Castro-Nuñoa M, Fagedab X, López-Valpuestaa L. (2017). An assessment of the effects of alcohol consumption and prevention policies on traffic fatality rates in the enlarged EU. Time for zero alcohol tolerance? *Transport Res F: Traffic Psychol Behav.* ,50:38.
- Compton RP, Berning A. (2015). Drug and alcohol crash risk. In Traffic Safety Facts: Research Note. National Highway Traffic Safety Administration, US Department of Transportation: Washington.
- Dupont E., Martensen H., P. Silverans P. (2010). Abaissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs novices et les conducteurs de grands véhicules : 0.2‰. Bruxelles, Belgique: l'Institut Vias -Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- ETSC report (2019). Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe. <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/>
- Fell, J.C., Waehrer, G., Voas, R.B., Auld-Owens, A., Carr, K., Pell, K., (2014). Effects of enforcement intensity on alcohol impaired driving crashes. *Accid. Anal. Prev.* 73, 181–186. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.09.002>.
- Fell JC., Scherer M. (2017). Estimation of the potential effectiveness of lowering the blood alcohol concentration (BAC) limit for driving from 0.08 to 0.05 Grams per deciliter in the United States. *Alcohol Clin Exp Res.*;41(12):2128–2139. doi:10.1111/acer.13501
- Ferris, J., Mazerolle, L., King, M., Bates, L., Bennett, S., Devaney, M., (2013). Random breath testing in Queensland and Western Australia: examination of how the random breath testing rate influences alcohol related traffic crash rates. *Accid. Anal. Prev.* 60, 181–188. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.08.018>.

- Focant N. (2016). Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance.
- Haghpanahan H, Lewsey J, Mackay DF, et al. (2019). An evaluation of the effects of lowering blood alcohol concentration limits for drivers on the rates of road traffic accidents and alcohol consumption: a natural experiment. *Lancet*;393(10169):321–329. doi:10.1016/S0140-6736(18)32850-2
- Hels, T., Bernhoft I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T. & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.5.
- Houwing S., Hagenzieker M., Mathijssen R., Bernhoft I. M., Hels, T, Janstrup K., .Verstraete A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results. Project No. TREN-05-FP6TR-S07.61320-518404-DRUID.
- Institut Vias. (2020). Enquête nationale d'Insécurité routière 2020. Bruxelles: Institut Vias.
- Keall MD, Frith WJ, Patterson TL. (2004). The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand. *Accid Anal Prev.*;36(1):49–61. doi:10.1016/s0001-4575(02)00114-8
- Kloeden, C. N., & McLean, A. J. (1994). Late night drink driving in Adelaide two years after the introduction of the 0.05 limit. Final report no. NHMRC. Road accident research unit. Adelaide, South Australia: The University of Adelaide.
- Kostyniuk LP, Eby DW, Molnar LJ, St Louis RM, Zanier N, Miller TR. (2018). Potential effects of lowering the BAC limit on injuries, fatalities, and costs. *J Safety Res.*; 64:49–54. doi: 10.1016/j.jsr.2017.12.005.
- Lacey JH, Kelley-Baker T, Berning A et al. (2016). Drug and alcohol crash risk: A case-control study (Report No. DOT HS 812 355). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Mann RE, Macdonald S, Stoduto LG, Bondy S, Jonah B, Shaikh A. (2001). The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review. *Accid Anal Prev.*;33(5):569-83.
- Martin TL, Solbeck PA, Mayers DJ, Langille RM, Buczek Y, Pelletier MR. (2013). A review of alcohol-impaired driving: the role of blood alcohol concentration and complexity of the driving task. *J Forensic Sci.*;58(5):1238–1250. doi:10.1111/1556-4029.12227
- Meesmann U, Martensen H, Dupont E. (2015). Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI). *Accid Anal Prev.*; 80:251–261. doi:10.1016/j.aap.2015.04.016
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017). Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique: Vias institute –Centre de Connaissance Sécurité routière
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2018). Getting to Zero Alcohol-Impaired Driving Fatalities: A Comprehensive Approach to a Persistent Problem. Washington, DC: The National Academies Press. <https://doi.org/10.17226/24951>.
- Peck RC, Gebers MA, Voas RB, Romano E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *J Safety Res.*;39(3):311–319. doi: 10.1016/j.jsr.2008.02.030
- Phillips DP, Sousa AL, Moshfegh RT. (2015). Official blame for drivers with very low blood alcohol content: there is no safe combination of drinking and driving. *Inj Prev.*;21(e1):e28–e35. doi:10.1136/injuryprev-2013-040925
- Regev S, Rolison JJ, Moutari S. (2018). Crash risk by driver age, gender, and time of day using a new exposure methodology. *J Safety Res.*; 66:131-140. doi: 10.1016/j.jsr.2018.07.002
- Schnabel, E, Hargutt, V, Krüger, H-P. (2010). Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving. Deliverable D 1.1.2a from the DRUID 6 FP project. 166 pp.

- Siegfried N, Parry C. (2019). Do alcohol control policies work? An umbrella review and quality assessment of systematic reviews of alcohol control interventions (2006 - 2017). *PLoS One*;14(4): e0214865. doi: 10.1371/journal.pone.0214865
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant, Brussels, Belgium: Vias Institute –Knowledge Centre Road Safety.
- Sloan FA, McCutchan SA, Eldred LM. (2017). Alcohol-Impaired Driving and Perceived Risks of Legal Consequences. *Alcohol Clin Exp Res*;41(2):432–442. doi:10.1111/acer.13298
- Tippets, A. S., Voas, R. B., Fell, J. C., & Nichols, J. L. (2005). A meta-analysis of .08 BAC laws in 19 jurisdictions in the United States. *Accid Anal Prev*; 37(1), 149–161.
- Veldstra JL, Brookhuis KA, de Waard D, et al. (2012). Effects of alcohol (BAC 0.5‰) and ecstasy (MDMA 100 mg) on simulated driving performance and traffic safety. *Psychopharmacology (Berl)*; 222(3):377–390. doi:10.1007/s00213-011-2537-4.
- Vias institute. (2020). Enquête nationale d'Insécurité routière 2020. Bruxelles: Vias institute.
- Wagenaar AC, Maldonado-Molina MM, Ma L, Tobler AL, Komro KA. (2007). Effects of legal BAC limits on fatal crash involvement: analyses of 28 states from 1976 through 2002. *J Safety Res*;38(5):493-499. doi: 10.1016/j.jsr.2007.06.001
- Weijermars W, Wesemann P. (2013). Road safety forecasting and ex-ante evaluation of policy in the Netherlands. *Transportation Research Part A*, 52:64-72.
- Zador PL, Krawchuk SA, Voas RB. (2000). Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvement in fatal crashes in relation to driver age and gender: an update using 1996 data. *J Stud Alcohol*., 61(3):387–395. doi:10.15288/jsa.2000.61.387.

Annex - Regression analysis

In these analyses, we used three indicators from the ESRA2 study (Achermann Stürmer et al., 2019):

1. Over the last 30 days, how often did you as a CAR DRIVER drive when you may have been over the legal limit for drinking and driving? (-> also called *drunk-driving*)
2. Over the last 30 days, how often did you as a CAR DRIVER drive after drinking alcohol? (-> also called *drink-driving*)
3. On a typical journey, how likely is it that you (as a CAR DRIVER) will be checked by the police for alcohol, in other words, being subjected to a Breathalyser test?

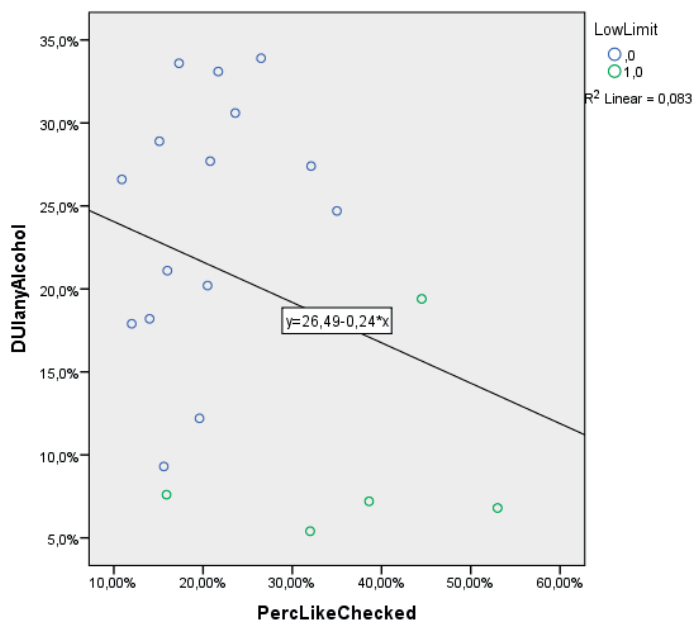
For the 1st and the 2nd indicators, a five-points scale was used ranging from 1= 'never' to 5= 'almost or always'. For the 3rd indicators, a seven-points scale was used where 1 = "very unlikely" and 7 = "very likely".

Which dependent variable?

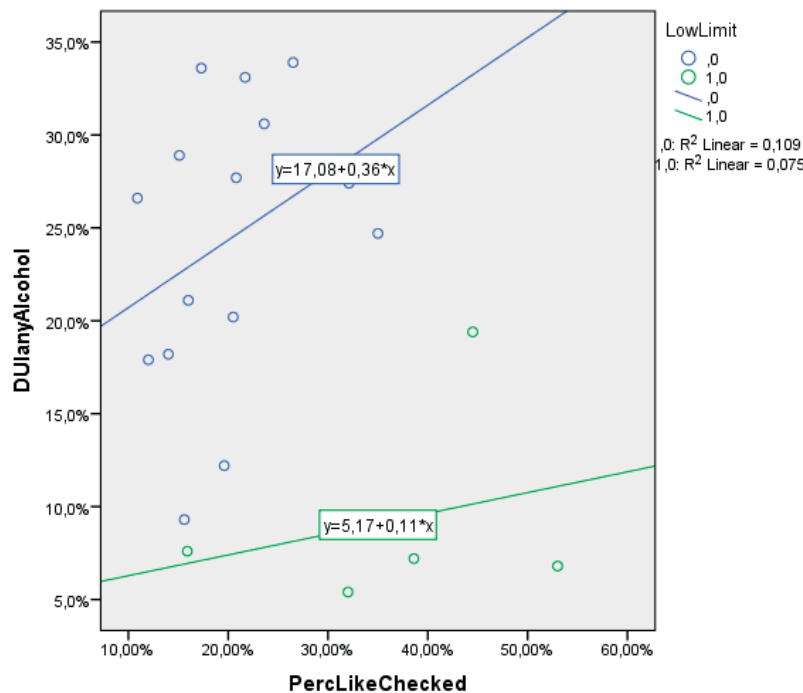
In a country with BAC limit 0.5 g/l, people who drink small amounts, so that they have a BAC between 0.1 and 0.499 might do it because a.) it's legal or b.) because they don't care about the driving and drinking law. This is where Zero limit countries and 0.5 countries differ, because in a zero limit country, one would only do this if – somewhat bluntly stated - one doesn't care about the driving and drinking law. The change for this BAC-section could be a combination of changes in either aspect. The question "I sometimes drive after drinking any amount of alcohol" (i.e. drink-driving) combines both aspects and is therefore best suited to estimate the change in the category that is targeted by the law-change (i.e. 0.1 g/L >BAC>0.5 g/L). People who drink larger amounts, so that they have a BAC of 0.5 g/l or higher, don't care about the law – no matter what the BAC limit in their country. Those people are best identified by the question "I sometimes drive when having drunk more than the legal limit". So, for the categories that are illegal in Belgium already (i.e. BAC>0.5 g/L), the variable drunk-driving is used to estimate the expected reduction (and consequently a smaller reduction).

Dependent variable: Drink-driving (drinking any amount of alcohol)

Scatterplot with joint regression line



Scatterplot with separate regression line



The first graph seems to suggest that there is a slight negative correlation between the percentage of persons indicating that they perceive the likelihood to be checked for alcohol as substantial and the percentage of people admitting to drink-driving. That would mean countries with more people who expect to be checked, have fewer people who admit to drinking and driving. The second graph however, shows that this is a case of ecological fallacy. In particular in countries with a legal limit at 0.5 (the majority) the relation is the other way around: countries with more people who think it is likely that they would be checked have more drink-drivers. In tendency, but weaker, this relation also present among the countries with a Zero-limit.

Univariate Analysis of Variance

Between-Subjects Factors

	N
LowLimit 0,0	15
1,0	5

Descriptive Statistics

Dependent Variable: DUlanyAlcohol

LowLimit	Mean	Std. Deviation	N
0,0	24,360%	7,6538%	15
1,0	9,280%	5,7177%	5
Total	20,590%	9,7432%	20

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: DUlanyAlcohol

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	929,286 ^a	2	464,643	9,034	,002
Intercept	172,412	1	172,412	3,352	,085
PercLikeChecked	76,512	1	76,512	1,488	,239
LowLimit	780,198	1	780,198	15,169	,001
Error	874,392	17	51,435		
Total	10282,640	20			
Corrected Total	1803,678	19			

a. R Squared = ,515 (Adjusted R Squared = ,458)

Parameter Estimates

Dependent Variable: DUlanyAlcohol

Parameter	B	Std. Error	t	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Intercept	,870	7,605	,114	,910	-15,176	16,915
PercLikeChecked	,229	,187	1,220	,239	-,167	,624
[LowLimit=,0]	18,909	4,855	3,895	,001	8,666	29,152
[LowLimit=1,0]	0 ^a	.	.	.	.	.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Estimated Marginal Means**LowLimit**

Dependent Variable: DUlanyAlcohol

LowLimit	Mean	Std. Error	95% Confidence Interval	
			Lower Bound	Upper Bound
,0	25,317 ^a	2,011	21,074	29,561
1,0	6,408 ^a	3,979	-1,986	14,803

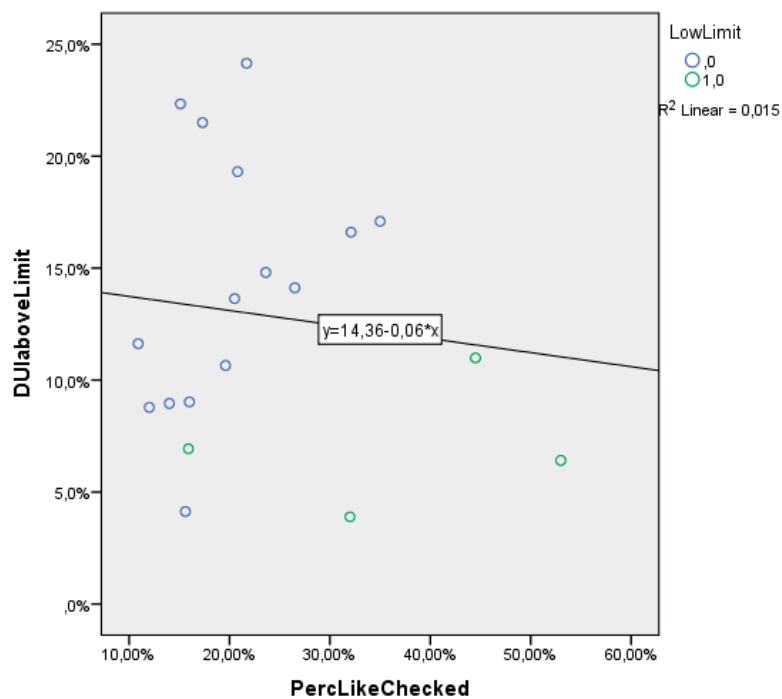
a. Covariates appearing in the model are evaluated at the following values:

PercLikeChecked = 24,2350%.

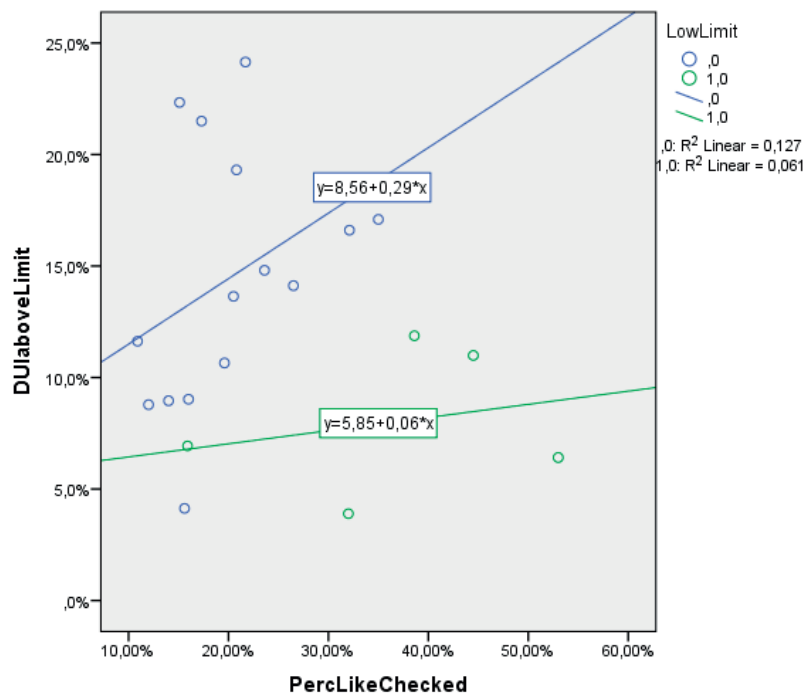
When combining the perceived likelihood to be checked and the legal limit in one analysis, the positive relation between perceived likelihood to be checked and admittance to drink driving, leads to an even larger estimated difference in drink driving between countries with a high and a low limit.

Dependent variable: Drunk-driving (driving after drinking more than the legal limit)

Scatterplot with joint regression line



Scatterplot with separate regression lines



Univariate Analysis of Variance

Between-Subjects Factors

	N
LowLimit ,0	15
1,0	5

Descriptive Statistics

Dependent Variable: DULaboveLimit

LowLimit	Mean	Std. Deviation	N
,0	14,450%	5,7492%	15
1,0	8,020%	3,3336%	5
Total	12,843%	5,9038%	20

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: DULaboveLimit

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	196,387 ^a	2	98,194	3,583	,050
Intercept	67,512	1	67,512	2,464	,135
PercLikeChecked	41,338	1	41,338	1,508	,236
LowLimit	186,483	1	186,483	6,805	,018
Error	465,866	17	27,404		
Total	3960,934	20			
Corrected Total	662,253	19			

a. R Squared = ,297 (Adjusted R Squared = ,214)

Parameter Estimates

Dependent Variable: DULaboveLimit

Parameter	B	Std. Error	t	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Intercept	1,838	5,551	,331	,745	-9,874	13,550
PercLikeChecked	,168	,137	1,228	,236	-,121	,457
[LowLimit=,0]	9,245	3,544	2,609	,018	1,768	16,721
[LowLimit=1,0]	0 ^a	.	.	.	.	.

a. This parameter is set to zero because it is redundant.

Estimated Marginal Means**LowLimit**

Dependent Variable: DUlaboveLimit

LowLimit	Mean	Std. Error	95% Confidence Interval	
			Lower Bound	Upper Bound
,0	15,154 ^a	1,468	12,057	18,251
1,0	5,909 ^a	2,904	-,218	12,037

a. Covariates appearing in the model are evaluated at the following values:

PerLikeChecked = 24,2350%.



Samenvatting

Sinds 1994 is de wettelijke alcohollimiet (BAC of Blood Alcohol Concentration) voor Belgische bestuurders 0.5 g/L. Sinds 2015 is die limiet voor professionele bestuurders naar 0.2 g/L gebracht. Er geldt vandaag geen specifieke limiet voor onervaren, beginnende bestuurders. Recent zijn er twee wetsvoorstellen ingediend in de Kamercommissie Mobiliteit: het eerste voorstel wil een nullimiet opleggen voor elke bestuurder, het tweede voorstel wil die nullimiet invoeren voor beginnende bestuurders.

Internationale bevragingen tonen aan dat rijden onder invloed vaker voorkomt in België dan in andere landen. Volgens de ESRA2- studie (E-Survey of Road users' Attitudes) uit 2018 gaf een derde van de Belgische bestuurders (33.1%) aan dat ze in de afgelopen 30 dagen gereden hadden onder invloed van alcohol. Deze prevalentie was hoger dan het Europese gemiddelde in de studie (20.6%). Vele factoren zoals de wettelijke alcohollimiet (BAC), de pakkans en aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol worden met rijden onder invloed van alcohol in verband gebracht.

Al deze factoren kunnen voor een stuk, maar niet volledig, verklaren waarom de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol relatief hoog blijft in België.

Er is duidelijk wetenschappelijk bewijs dat vanaf een BAC-niveau van 0.5g/L de rijvaardigheid vermindert. Er is ook aangetoond dat deze vermindering al kan optreden bij lagere BAC-niveaus. Het risico op een ongeval stijgt wel meer dan proportioneel bij een verhoging van het BAC-niveau.

Deze studie evalueert de potentiële impact van twee wetsvoorstellen die de wettelijke alcohollimiet (BAC) naar nul wil brengen, ofwel voor alle bestuurders, ofwel enkel voor beginnende bestuurders. We onderzochten verschillende scenario's om na te gaan in welke mate het verlagen van de wettelijke alcohollimiet (BAC) naar nul een impact zou kunnen hebben op rijden onder invloed van alcohol.

- Scenario "Beperkt effect" (Dit scenario gaat er van uit dat de nieuwe maatregel enkel gericht is op de specifieke BAC-doelgroep, in deze dus de bestuurders die rijden met een alcoholgehalte lager dan 0.5 g/L.)
- Scenario "Uitgebreid effect" (Scenario gebaseerd op "Beperkt effect"-scenario waar we daarnaast ook een "halo-effect" zien in de BAC-groep "0.5 g/L ≤ BAC < 0.8 g/L").
- Scenario "Sterk uitgebreid effect" (Scenario gebaseerd op het "uitgebreid effect"-scenario, waar we nog een "halo-effect" zien in de BAC-categorie "0.8 g/L ≤ BAC < 1.2 g/L")

In overeenstemming met de internationale wetenschappelijke literatuur zijn we ervan uitgegaan dat bestuurders met een BAC ≥ 1.2 g/L hun gedrag niet zouden aanpassen aan de nieuwe wettelijke limiet. De schattingen van het effect zijn gebaseerd op een combinatie van drie databronnen. Ten eerste de wetenschappelijke literatuur over risico's op een ongeval onder invloed van alcohol bij verschillende BAC-niveaus, ten tweede ongevalsdata voor België en ten derde gegevens over het rijgedrag onder invloed van alcohol van Belgische bestuurders en de rest van Europa.

De effecten staan samengevat in de twee tabellen hier onder. Ze tonen respectievelijk de reductie van het aantal slachtoffers voor alle bestuurders en de reductie voor beginnende bestuurders.

Mogelijk vermeden slachtoffers indien de nullimiet voor alle bestuurders ingevoerd wordt.

	Scenario		
Slachtoffers*	Beperkt	Uitgebreid	Sterk uitgebreid
Doden (n=430)	10	13	17
Zwaargewonden (n=2,541)	8	11	20
Lichtgewonden (n=37,247)	135	177	315
Totaal (N=40,218)	154	201	352

* Aantallen refereren naar alle personen betrokken in een ongeval met een personenwagen in 2018. De getallen tellen niet altijd op tot het totaal door afrondingen.

Mogelijk vermeden slachtoffers als de nullimiet enkel voor beginnende bestuurders ingevoerd wordt.

	Scenario		
Slachtoffers*	Beperkt	Uitgebreid	Sterk uitgebreid
Doden(n=64)	2	3	4
Zwaargewonden (n=489)	8	10	16
Lichtgewonden (n=8,093)	135	159	262
Totaal (N=8,646)	146	171	282

*Aantallen refereren naar alle personen betrokken in een ongeval met een personenwagen in 2018, waarvan de bestuurder tussen 18 -24 jaar was. De getallen tellen niet altijd op tot het totaal door afrondingen.

De resultaten tonen een gunstig effect op het aantal slachtoffers in de drie onderzochte scenario's. We concluderen dat met een vermindering van de wettelijke alcohollimiet voor **alle bestuurders**, jaarlijks een vermindering van 10 tot 17 doden, 8 tot 20 zwaargewonden en 135 tot 315 lichtgewonden mag verwacht worden.

Indien een nullimiet enkel voor beginnende bestuurders wordt ingevoerd, verwachten we jaarlijks een vermindering van 2 tot 4 doden, 8 tot 16 zwaargewonden en 135 tot 262 lichtgewonden.

De geschatte reductie van het aantal slachtoffers hangt af van het effect van de wetswijziging op het actuele drinkgedrag in het verkeer. Er is geen duidelijk bewijs welk van de drie scenario's het meest plausibel is.

Deze studie heeft als doel een kwantitatieve schatting te maken en neemt geen positie in of een nullimiet al dan niet geïmplementeerd moet worden in België.

Het relatieve risico op een auto-ongeval vergroot sterk met de hoogte van het BAC-niveau. Het succes van elke maatregel hangt dus sterk samen met het effect dat het kan hebben op het rijden onder invloed van alcoholgehalten die nu al verboden zijn. Dit betekent dat de meeste slachtoffers gered kunnen worden als meer mensen de huidige wetgeving naleven.



Résumé

Depuis 1994, la limite légale d'alcoolémie (CAS ou concentration d'alcool dans le sang) pour les conducteurs est de 0,5 g/L en Belgique. Depuis 2015, cette limite a été portée à 0,2 g/L pour les conducteurs professionnels. Aujourd'hui, aucune limite spécifique n'est prévue pour les conducteurs inexpérimentés. Deux propositions de loi ont récemment été soumises à la commission parlementaire de la mobilité : la première proposition vise à imposer une réduction du seuil légal d'alcoolémie à zéro pour chaque conducteur, la seconde vise à introduire cette mesure pour les conducteurs novices.

Des enquêtes internationales montrent que l'alcool au volant est plus fréquent en Belgique que dans d'autres pays. Selon l'étude ESRA2 (E-Survey of Road users' Attitudes) de 2018, un tiers des conducteurs vivant en Belgique (33,1%) ont indiqué avoir conduit sous l'influence de l'alcool au cours des 30 derniers jours. Cette prévalence est supérieure à la moyenne des 20 pays européens inclus dans l'étude (20,6 %). De nombreux facteurs tels que la limite légale d'alcoolémie, les risques d'être pris et l'acceptabilité de ce comportement sont associés à la conduite en état d'ivresse. Tous ces facteurs peuvent expliquer en partie, mais pas complètement, pourquoi la prévalence de l'alcool au volant reste relativement élevée en Belgique.

Il est scientifiquement prouvé qu'à partir d'un taux d'alcool de 0,5g/L, la capacité de conduire diminue. Il a également été démontré que cette altération peut déjà se produire à des taux d'alcool inférieurs. En outre, le risque d'accident augmente plus que proportionnellement avec l'augmentation de l'alcoolémie.

Cette étude évalue l'impact potentiel de deux propositions de loi visant à réduire le taux d'alcool légal (TA) à zéro, soit pour tous les conducteurs, soit pour les conducteurs novices seulement. Nous avons étudié différents scénarios pour voir dans quelle mesure l'abaissement du taux d'alcool légal (TA) à zéro pourrait avoir un impact sur la conduite en état d'ivresse.

- Scénario "effet ciblé" (Ce scénario suppose que la nouvelle mesure aura un impact uniquement dans le groupe-cible visé, c'est-à-dire les conducteurs conduisant avec un taux d'alcool inférieur à 0,5 g/L).
- Scénario "effet étendu" (ce scénario est basé sur le scénario "effet ciblé" et où l'on observe également un "effet de halo" dans le groupe d'alcoolémie "0,5 g/L ≤ CAS < 0,8 g/L").
- Scénario "effet très étendu" (ce scénario est basé sur le scénario "effet étendu" et où l'on observe également un "effet de halo" dans le groupe d'alcoolémie "0,8 g/L ≤ CAS < 1,2 g/L").

Comme dans d'autres études, nous avons supposé que les conducteurs ayant un taux d'alcool de ≥ 1.2 g/L ne changeraient pas leur comportement avec la nouvelle limite légale.

Les effets estimés sont basés sur la combinaison de trois sources de données. Premièrement, la littérature scientifique sur les risques d'accident sous l'influence de l'alcool à différents niveaux d'alcoolémie, deuxièmement les données sur les accidents en Belgique et troisièmement les données sur la conduite en état d'ivresse en Belgique et en Europe.

Les effets sont résumés dans les deux tableaux ci-dessous. Ils montrent respectivement la réduction potentielle du nombre de victimes si la nouvelle mesure était appliquée pour tous les conducteurs et si elle était limitée aux conducteurs novices.

Victimes potentiellement évitées si la limite de zéro est introduite pour tous les conducteurs

Victimes*	Scénarios		
	Ciblé	Étendu	Très étendu
Morts (n=430)	10	13	17
Blessures graves (n=2,541)	8	11	20
Blessures légères (n=37,247)	135	177	315
Total (N=40,218)	154	201	352

* Les chiffres se réfèrent à toutes les personnes impliquées dans un accident avec une voiture personnelle en 2018. Les chiffres ne correspondent pas toujours au total, car ils ont été arrondis.

Victimes potentiellement évitées si la limite de zéro est introduite pour les conducteurs novices

Victimes*	Scénarios		
	Ciblé	Étendu	Très étendu
Morts (n=64)	2	3	4
Blessés graves (n=489)	8	10	16
Blessés légères (n=8,093)	135	159	262
Total (N=8,646)	146	171	282

*Les chiffres font référence à toutes les personnes impliquées dans un accident avec une voiture personnelle en 2018, dont le conducteur était âgé de 18 à 24 ans. Les chiffres ne correspondent pas toujours au total, car ils ont été arrondis.

Les résultats montrent un effet favorable dans les trois scénarios étudiés. Nous pouvons conclure qu'avec une réduction de la limite légale d'alcoolémie à zéro pour **tous les conducteurs**, on pourrait s'attendre à une réduction annuelle de 10 à 17 décès, 8 à 20 blessés graves et 135 à 315 blessés légers.

Si une limite de zéro est introduite uniquement pour les conducteurs novices, nous pourrions espérer une réduction annuelle de 2 à 4 décès, 8 à 16 blessés graves et 135 à 262 blessés légers.

La réduction estimée du nombre de victimes dépend des hypothèses formulées quant à l'effet de la nouvelle loi sur la conduite sous l'influence de l'alcool. Rien ne permet de déterminer le scénario le plus plausible parmi les trois.

Cette étude vise à faire une estimation quantitative et ne prend pas position sur la question de savoir si une limite de zéro doit ou non être appliquée en Belgique.

Comme le risque relatif d'avoir un accident augmente fortement avec le taux d'alcool dans le sang, le succès d'une limitation à zéro dépendra de l'impact qu'elle aura sur les conducteurs qui prennent le volant alors que leur taux d'alcool dépasse la limite actuelle. Cela veut aussi dire que la plupart des victimes pourraient être évitées si davantage de personnes se conformaient à la législation actuelle.