

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1974-1975**

6 MAART 1975.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

VERSLAG
NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES
VOOR HET VERKEERSWEZEN
EN DE P.T.T.
EN VOOR DE JUSTITIE UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VERBIST.

Ter zitting van Uwe Verenigde Commissies voor Verkeerswezen en Justitie op 12 februari 1975 werd het voorliggend ontwerp van wet besproken.

I. Uiteenzetting door de Minister van Verkeerswezen.

Het hoog aantal verkeersslachtoffers en de ernst van de gevolgen op socio-ekonomisch vlak eisen dat alles in werking wordt gesteld om de veiligheid op onze wegen drastisch te verbeteren.

Om tastbare resultaten te bekomen lijkt het ongetwijfeld aangewezen een gecoördineerde actie in de verschillende sectoren te voeren. De Minister verklaart de gelegenheid te zullen hebben hierop dieper in te gaan tijdens de bespreking van het budget van zijn Departement.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :
 Vaste leden : de heren Pierson, voorzitter; Akkermans, Blancquaert, Boey, Bogaerts, Calewaert, Coppieters, De Grève, Mevr. Delepierre, D'Hondt-Vanopdenbosch, de heren de Stexhe, Dupont, Gerits, Guillaume, Hambye, Hanin, Hendrickx, Hoyaux, Lacroix, Lepaffe, Leroy, Lindemans, Neuray, Pedé, Ramaekers, Rombaut, Schugens, Vanackere, Van Canneyt, Vanderborght, Vangronsveld, Van In, Van Rompaey en Verbist, verslaggever.

R. A 10015

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :**471 (1974-1975) : N° 1 : Ontwerp van wet.****SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1974-1975**

6 MARS 1975.

Projet de loi modifiant les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968.

RAPPORT
FAIT AU NOM DES COMMISSIONS REUNIES
DES COMMUNICATIONS
ET DES P.T.T.
ET DE LA JUSTICE
PAR M. VERBIST.

Le projet de loi qui vous est soumis a été examiné par vos Commissions réunies des Communications et de la Justice le 12 février 1975.

I. Exposé du Ministre des Communications.

Le nombre élevé des victimes des accidents de la circulation et la gravité des conséquences socio-économiques de ces accidents nous obligent à mettre tout en œuvre pour améliorer radicalement la sécurité sur nos routes.

Si l'on veut arriver à des résultats tangibles, il s'indique manifestement de mener une action coordonnée dans les divers secteurs. Le Ministre ajoute qu'il aura l'occasion de revenir plus en détail sur ce sujet lors de la discussion du budget de son Département.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Pierson, président; Akkermans, Blancquaert, Boey, Bogaerts, Calewaert, Coppieters, De Grève, Mmes Delepierre, D'Hondt-Vanopdenbosch, MM. de Stexhe, Dupont, Gerits, Guillaume, Hambye, Hanin, Hendrickx, Hoyaux, Lacroix, Lepaffe, Leroy, Lindemans, Neuray, Pedé, Ramaekers, Rombaut, Schugens, Vanackere, Van Canneyt, Vanderborght, Vangronsveld, Van In, Van Rompaey et Verbist, rapporteur.

R. A 10015

Voir :

Document du Sénat :**471 (1974-1975) : N° 1 : Projet de loi.**

Hij is ervan overtuigd dat een eerste belangrijke stap zal gezet worden door het in werking stellen van het wetsontwerp, dat gelijktijdig aan de verenigde Commissies van Justitie en van Verkeerswezen wordt voorgedragen door zijn collega van Justitie en door hemzelf. Hij dankt de Voorzitters van deze Commissies deze formule aanvaard te hebben, zodat de studie van dit ontwerp hierdoor voorzeker sneller en grondiger zal geschieden.

De algemene opvatting van dit wetsontwerp kan in drie punten samengevat worden :

1° *de straffen en de veiligheidsmaatregelen verzwaren* voor inbreuken op essentiële beschikkingen van het verkeersreglement;

2° *een strengere repressie* voorzien voor het sturen onder invloed door het strafbaar alcoholgehalte te verlagen van 1,5 g tot 0,8 g alcohol per liter bloed en door het tijdelijk intrekken van het rijbewijs of de leervergunning in het geval dat de ademtest een hoger alcoholgehalte doet vermoeden dan 0,8 g;

3° het begrip *vluchtmisdrijf* uitbreiden tot eenieder die de vlucht neemt om aan de vaststellingen te ontsnappen, wel wetende dat hij een ongeval op een openbare plaats veroorzaakt heeft of er de aanleiding toe was.

**

Eerste punt : het verzwaren van de straffen voor bepaalde ernstige inbreuken.

Uit een aandachtig onderzoek van de verkeersongevallen en van hun oorzaken volgt dadelijk dat het niet naleven van enkele essentiële regels aan de basis ligt van een groot aantal ongevallen met dodelijke afloop of met zwaar gewonden. Het gaat hier over gevaarlijk inhalen, overdreven snelheid, het niet eerbiedigen van de voorrangsregels, en het verlies van de controle over het stuur, dat dikwijls het onvermijdelijk gevolg ervan is.

Het veranderen van richting zonder de nodige voorzorgen te nemen en het voorbijrijden van de rode verkeerslichten zijn eveneens inbreuken die de verkeersveiligheid ernstig in gevaar brengen. Het is eveneens uit veiligheidsoverwegingen dat het vervoer van gevaarlijke goederen in deze lijst opgenomen werd.

Het lijdt ook geen twijfel dat het eerbiedigen van de reglementering grotendeels afhangt van de controles en van de toegepaste straffen. Wat dit laatste betreft mag wel gesteld worden dat *het huidige niveau van de straffen* niet van aard is om een afschrikwekkend effect te bekomen. Dit is dan ook de reden waarom het ontwerp een verhoging voorziet van de minimum boete van 10 frank tot 50 frank. De minimum straf wordt verminderd van 1 dag tot 8 dagen.

Daarenboven worden de veiligheidsmaatregelen versterkt in die zin dat voor deze zware inbreuken de mogelijkheid van de *onmiddellijke intrekking van het rijbewijs* voorzien wordt, alsook de mogelijkheid voor de rechter om de *vervalvenverklaring* uit te spreken.

Hoe worden deze zware inbreuken bepaald ?

Il est convaincu qu'un premier jalon important sera posé quand sera mise en vigueur la loi issue du présent projet, que son collègue de la Justice et lui-même ont soumis à l'examen conjoint des Commissions réunies de la Justice et des Communications. Il remercie les Présidents de ces Commissions d'avoir accepté cette formule, qui permettra certainement une étude plus rapide et plus approfondie du projet.

L'économie générale du texte proposé peut se résumer en trois points :

1° *renforcement des peines et des mesures de sécurité* en ce qui concerne les infractions aux règles essentielles de la circulation routière;

2° *répression plus rigoureuse* de la conduite en état d'ivresse, grâce à l'abaissement du taux d'alcoolémie punissable de 1,5 g à 0,8 g par litre de sang et au retrait temporaire du permis de conduire ou de la licence d'apprentissage au cas où l'épreuve respiratoire ferait présumer un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 g;

3° extension de la notion de *délit de fuite* à toute personne prenant la fuite pour échapper aux constatations, alors qu'elle sait parfaitement qu'elle a causé ou occasionné un accident dans un lieu public.

**

Premier point : aggravation des peines pour certaines infractions graves.

Un examen attentif des accidents de roulage et de leurs causes révèle dès l'abord que c'est au non-respect de quelques règles essentielles que sont imputables un grand nombre d'accidents mortels ou entraînant des blessures graves. Il s'agit de dépassements dangereux, d'excès de vitesse, de non-observation des règles de priorité et de la perte du contrôle de la direction, qui en est souvent la conséquence inévitable.

Le fait de changer de direction sans prendre les précautions nécessaires ou celui de « brûler » des feux rouges sont d'autres infractions compromettant gravement la sécurité de la circulation. C'est également pour des raisons de sécurité que le transport de marchandises dangereuses a été repris dans cette liste.

D'autre part, il ne fait pas de doute que le respect de la réglementation dépend dans une large mesure des contrôles et des peines appliquées. En ce qui concerne ces dernières, on peut assurément admettre que *leur niveau actuel* n'est pas de nature à provoquer un effet d'intimidation. Et c'est bien pourquoi le projet prévoit un relèvement de l'amende minimale de 10 francs à 50 francs et porte la peine minimale de prison de 1 jour à 8 jours.

De plus, les mesures de sécurité sont renforcées en ce sens que le projet prévoit, pour ces infractions graves, la possibilité de *retrait immédiat du permis de conduire* ainsi que la possibilité pour le juge de prononcer la *déchéance du droit de conduire*.

Comment ces infractions graves seront-elles déterminées ?

Ze zullen speciaal door een koninklijk besluit aangeduid worden. De Raad van State heeft deze procedure, die de meest soepele is, aangenomen, omdat de artikelen naar welke gerefereerd wordt, onderhevig zijn aan technische wijzigingen.

Hoe staat de publieke opinie tegenover het versterken van de maatregelen met betrekking tot zware inbreuken ?

Een opiniepeiling, uitgevoerd op initiatief van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid, toont aan dat de reactie van het publiek unaniem is : 91,1 pct. vragen een versterking van de controle op deze inbreuken en 95,7 pct. zijn voorstander van strengere maatregelen tegen het rijden onder « invloed ».

En dit is juist het tweede objectief dat door het huidige wetsontwerp beoogd wordt.

De informatie-campagnes die geregeld door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid gehouden worden met de hulp van andere verenigingen, kunnen de gesel van het drankmisbruik niet bedwingen indien deze campagnes niet gerugsteund worden door een actieve repressie. Moet nog onderstreept worden dat in onze moderne samenleving de sociale en vriendschappelijke betrekkingen de gelegenheden tot het gebruiken van alcoholhoudende dranken in feite stimuleren ?

De wet van 11 juli 1967, die de ademtest ingesteld heeft, had vooral een preventief doel.

Het ging er in hoofdzaak om, de bestuurder-onder-invloed uit het verkeer te verwijderen en dit gedurende een periode van twaalf uren. De betrokkene bleef ofwel onder toezicht van politie of rijkswacht, ofwel werd zijn voertuig ter plaatse geïmmobiliseerd; hij kon, op zijn vraag, om de twee uren een ademtest afleggen.

In de praktijk heeft deze procedure slechts beperkte resultaten opgeleverd, omdat de rationele organisatie van de preventieve controles belemmerd werd door het feit dat de politie-diensten die een bestuurder onder invloed onderschept hadden, gedurende verscheidene uren niet meer voor andere opdrachten konden ingezet worden.

Dit is dan ook de reden waarom het huidige ontwerp een preventief systeem voorziet dat gemakkelijker en doeltreffender is : in geval van positieve ademtest wordt het rijbewijs voor ten minste zes uren ingetrokken. Het rijbewijs wordt pas na een negatieve ademtest teruggegeven.

Een andere belangrijke nieuwigheid van het ontwerp is enerzijds de verlaging van het strafbare alcoholgehalte van 1,5 ‰ tot 0,8 ‰ en anderzijds het nemen van een bloedproef om het bewijs van de inbreuk te leveren.

De memorie van toelichting geeft de rechtvaardiging van deze maatregelen die gebaseerd zijn op :

- de beschikbare wetenschappelijke studies en de klinische vaststellingen met betrekking tot de verkeersslachtoffers;

- verschillende buitenlandse en nationale experimenten;
- de aanbeveling van de Europese Conferentie van de Ministers van Transport (C.E.M.T.) om een strafbaar alcoholgehalte van 0,8 ‰ aan te nemen.

**

Elles seront spécifiquement précisées par voie d'arrêté royal. Le Conseil d'Etat a admis cette procédure, qui est la plus souple, parce que les articles auxquels il est fait référence sont susceptibles de modifications techniques.

Que pense l'opinion publique du renforcement des mesures relatives aux infractions graves ?

Un sondage d'opinion effectué à l'initiative du Conseil supérieur de la Sécurité routière a fait apparaître que la réaction du public est unanime : 91,1 p.c. des personnes interrogées demandent un renforcement du contrôle de ces infractions et 95,7 p.c. sont favorables à des mesures plus sévères pour combattre l'ivresse au volant.

Or, tel est précisément le deuxième objectif du présent projet de loi.

Les campagnes d'information menées régulièrement par le Conseil supérieur de la Sécurité routière avec le concours d'autres associations ne peuvent juguler le fléau que constitue l'abus de la boisson si elles ne sont pas soutenues par une répression active. Faut-il encore souligner que, dans notre société moderne, les relations sociales et amicales multiplient en fait les occasions de consommer des boissons alcooliques ?

La loi du 11 juillet 1967, qui a instauré l'épreuve respiratoire, avait surtout un but préventif.

Il s'agissait principalement d'éloigner de la circulation le conducteur se trouvant sous l'influence de la boisson, et ce pour une durée de douze heures. L'intéressé demeurait sous la surveillance de la police ou de la gendarmerie, ou bien son véhicule était immobilisé sur place; il pouvait demander une nouvelle épreuve respiratoire toutes les deux heures.

Dans la pratique, cette mesure n'a donné que des résultats limités, parce que l'organisation rationnelle des contrôles préventifs était entravée du fait que les services de police qui avaient intercepté un conducteur se trouvant sous l'influence de la boisson, n'étaient plus disponibles pendant plusieurs heures pour effectuer d'autres missions.

C'est pourquoi le présent projet prévoit un système préventif plus facile et plus efficace : lorsque l'épreuve respiratoire se sera révélée positive, le permis de conduire sera retiré pour six heures au moins. Il ne sera restitué qu'après une épreuve négative.

Autres innovations importantes du projet : d'une part, le taux d'alcoolémie punissable sera ramené de 1,5 ‰ à 0,8 ‰ et, d'autre part, il sera procédé à une prise de sang pour apporter la preuve de l'infraction.

L'exposé des motifs donne la justification de ces mesures, qui sont basées sur :

- les études scientifiques disponibles et les constatations cliniques faites sur les victimes d'accidents;

- diverses expériences réalisées à l'étranger et en Belgique;

- la recommandation de la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) d'adopter un taux d'alcoolémie punissable de 0,8 ‰.

**

De Minister acht het nuttig te onderstrepen dat het ontwerp opgevat werd met de bestendige zorg enerzijds een geheel van doelmatige praktische bepalingen in het leven te roepen en anderzijds om de wettelijke rechten van de onderscheppte bestuurders te waarborgen.

Het is inderdaad van het grootste belang dat de taken en formaliteiten die onze politie-diensten moeten vervullen, verlicht zouden worden en aangepast aan de normale uitoefening van hun opdracht. *Het vorderen van de geneesheer* om de bloedproef te verrichten kan onder de gegeven omstandigheden deze opdracht belasten. Maar hij is ervan overtuigd dat het mogelijk zal zijn om, in samenwerking met het geneeskundig korps en de bevoegde instanties, alle nuttige schikkingen te treffen opdat de hulp en de interventie van de geneesheer de perfecte uitvoering van de voorschriften van dit ontwerp niet zou belemmeren.

II. Algemene bespreking.

Een lid van de Commissie verklaart zich met het geheel van het ontwerp volledig akkoord. Hij dringt echter aan op het bekomen van statistieken in verband met de relatie tussen de jonge leeftijd van de motorfietzers en zware verkeersongevallen. Hij denkt vooral aan de leeftijd van 18 jaar en iets meer.

De Minister antwoordt dat er geen statistieken voorhanden zijn die alleen op ongevallen slaan welke door motorfietzers veroorzaakt zijn.

Wel acht hij het nuttig, een statistiek ter kennis te brengen die het aantal in een ongeval betrokken bestuurders aangeeft per leeftijdsgroep en per 100.000 inwoners van deze groep (zie bijlage IV).

Bovendien vraagt hij uitdrukkelijk dat in het verslag zou worden opgenomen wat *in feite* de betekenis is van 0,8 promille. Het zou inderdaad nuttig zijn te weten hoeveel men in konkrete termen aan alcoholische dranken mag opnemen (sterke dranken, bier, enz.) om tot dit maximum te komen.

De Minister antwoordt dat de statistische gegevens onbetwistbaar wijzen op een verband tussen de jeugdige leeftijd (18 à 20 jaar) en zware verkeersongevallen. Daarbij komt nog als belangrijk element in de statistieken de ongevallen bij nacht en tijdens de weekeinden.

De Minister verwijst ook naar de memorie van toelichting waarin melding wordt gemaakt van de studie van Professor Dr Hoffmann, Directeur van de Universiteitskliniek voor Neurochirurgie te Gent (bladz. 3 en 4). Deze studie wijst uit dat 45 à 50 pct. van de gekwetsten een alcoholgehalte van meer dan 0,8 g per liter vertoonden. Voor wat de autobestuurders alleen betreft, bedroeg dit percentage 55 pct.

In verband met het tweede deel van de tussenkomst van dit lid verklaart de Minister, de nodige gegevens te zullen verstrekken om deze als bijlage bij het verslag te voegen.

De Voorzitter wijst erop dat de publieke opinie niet zozeer bekend is met het begrip 0,8 g alcohol per liter bloed maar

Le Ministre croit utile de souligner que le projet s'est inspiré du souci constant, d'une part, d'instaurer un ensemble de dispositions pratiques et efficaces et, d'autre part, de sauvegarder les droits légaux des conducteurs interceptés.

Il est en effet de la plus grande importance que les tâches et formalités que doivent accomplir nos services de police, soient allégées et adaptées à l'exercice normal de leur mission. *La réquisition du médecin* pour effectuer une prise de sang pourra, dans les circonstances du moment, rendre cette mission plus difficile. Le Ministre est cependant convaincu qu'il sera possible, en coopération avec le corps médical et les autorités compétentes, de prendre toutes mesures utiles pour que l'aide et l'intervention du médecin n'entravent pas l'exécution parfaite des dispositions du présent projet.

II. Discussion générale.

Un commissaire marque son plein accord sur l'ensemble du projet. Il insiste cependant pour obtenir des statistiques indiquant la corrélation entre le jeune âge des conducteurs de motocyclettes et les accidents graves de la circulation. Il songe surtout à l'âge de 18 ans et un peu au-delà.

Le Ministre lui répond qu'on ne dispose pas de statistiques portant sur les accidents causés par les motocyclistes.

Il croit toutefois utile de communiquer le nombre de conducteurs de voitures impliqués dans un accident par groupe d'âge et par 100.000 habitants de ce groupe (voir l'annexe IV).

En outre, il demande expressément que le rapport précise ce que signifient *en fait* les 0,8 ‰. Il serait en effet utile de savoir concrètement quelle quantité de boissons alcooliques on peut absorber (boissons fortes, bière, etc.) sans dépasser ce maximum.

Le Ministre répond que les statistiques démontrent incontestablement l'existence d'un rapport entre le jeune âge (18 à 20 ans) des conducteurs et les accidents graves. Un autre élément important qu'indiquent les statistiques est le nombre d'accidents survenant la nuit ou pendant les week-ends.

Le Ministre se réfère également au passage de l'exposé des motifs où il est fait état de l'étude du Professeur Dr. Hoffmann, Directeur de la Clinique universitaire de Neurochirurgie de Gand (pp. 3 et 4). Cette étude a révélé que 45 à 50 p.c. des blessés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,8 g par litre de sang. Pour les seuls conducteurs d'automobiles, cette proportion était de 55 p.c.

En ce qui concerne le second point de l'intervention du commissaire, le Ministre déclare qu'il fournira les précisions nécessaires, de sorte qu'elles pourront figurer en annexe au rapport.

Le Président fait observer que l'opinion publique n'est guère familiarisée avec la notion de 0,8 g d'alcool par litre

wel door b.v. het bepalen van het aantal glazen bier dat mag worden gedronken, of de hoeveelheid aperitief dat men mag opnemen om onder het wettelijk maximum te blijven. Gelet op het feit dat zulke gegevens variabele effecten vertonen bij de mens, naargelang zijn leeftijd, geslacht, gewicht en gezondheidstoestand, kan dit tot verwarring leiden.

De Minister verklaart dat deze gegevens reeds eerder werden medegedeeld naar aanleiding van de bespreking van de wet van 11 juli 1967 (zie Dok. Kamer 231, 1965-1966) nr. 10 — 8 juni 1967 — Verslag van de heer Duerinck).

**

Een ander lid van de Commissie verklaart zich — zoals trouwens iedereen — in beginsel akkoord met het ontwerp, doch betreurt dat alleen maatregelen van repressieve aard worden ingevoerd en dat niet gedacht werd aan preventieve.

Dit zelfde lid twijfelt eraan of wel steeds een juiste interpretatie wordt gegeven van de statistische gegevens. Het komt zeer vaak voor dat bij een zwaar verkeersongeval verschillende factoren samen hebben gewerkt om tot het noodlottig effect te komen (min of meer bedenkelijke toestand van de autobestuurder, staat van de weg, atmosferische toestand, toestand van de autobanden, enz.).

Dit zelfde lid laat opmerken dat circa 1,5 miljoen personen een autovoertuig besturen zonder ooit een proef te hebben afgelegd.

De proeven welke in dit land worden opgelegd aan autovoerders acht hij eenvoudig een aanfluiting van de ernst. Naar zijn mening komt het er vooral op aan « de geschiktheid » van de mens te onderzoeken. Het woord « geschiktheid » slaat niet alleen terug op fysieke, doch ook op de louter psychische elementen.

Hij suggereert, gegevens te verzamelen nopens de voorwaarden welke worden gesteld in andere landen voor het afleveren van een rijbewijs. Naar hij verneemt zou o.m. in de Verenigde Staten een zeer streng examen worden opgelegd aan de kandidaat-autovoerders.

De Minister antwoordt dat wij reeds sinds tien jaar in dit land aan preventie doen. Dit heeft echter blijkbaar geen voldoende resultaten opgeleverd.

Het lijkt zo te zijn in ons land dat vooral een verzwaring van de sankties nuttige resultaten oplevert. Dit is overigens bewezen door het recent invoeren van economische boeten sinds 1973. De Minister is inderdaad van oordeel dat het invoeren van zwaardere sankties het meest doelmatige middel is om inbreuken preventief te bestrijden. Hij geeft wel toe dat het huidige systeem van proeven voor het bekomen van een rijbewijs in ons land niet volledig voldoet. Men zoekt op dit ogenblik naar nieuwe vormen waarbij vooral de nadruk zal gelegd worden op de rijproef.

**

de sang et qu'elle se préoccupe davantage de savoir, par exemple, combien de verres de bière ou quelle quantité d'apéritifs on peut boire sans dépasser le maximum légal. Cela pourrait créer une certaine confusion, étant donné que les effets de l'absorption d'une quantité déterminée de boisson varient selon l'âge, le sexe, le poids et l'état de santé du sujet.

Le Ministre rappelle que ces indications ont déjà été communiquées plus tôt à l'occasion de la discussion de la loi du 11 juillet 1967 (Doc. Chambre 231 (session de 1965-1966) n° 10, 8 juin 1967, rapport de M. Duerinck).

**

Un autre commissaire marque son accord de principe — comme chacun d'ailleurs — sur le projet, mais regrette que celui-ci ne prévoit que des mesures répressives, sans que l'on ait songé à des mesures préventives.

Il doute que l'on interprète toujours correctement les statistiques. Il arrive bien souvent que, dans un accident grave, plusieurs facteurs se soient conjugués pour produire l'effet fatal (intoxication alcoolique plus ou moins prononcée du conducteur, état de la route, conditions atmosphériques, état des pneus, etc.).

L'intervenant fait remarquer que 1,5 million de personnes environ conduisent un véhicule automobile sans avoir jamais subi aucun examen.

Il estime que les épreuves imposées aux automobilistes dans notre pays manquent absolument de sérieux. A son sens, il importe surtout de tester les « qualités » requises de l'homme au volant. Il s'agit là non seulement de qualités physiques, mais aussi d'éléments purement psychiques.

Il suggère de réunir des informations concernant les conditions auxquelles est subordonnée dans d'autres pays la délivrance du permis de conduire. D'après ce qu'il a appris, un examen très sévère serait imposé aux Etats-Unis notamment aux candidats conducteurs d'automobile.

Le Ministre répond que nous appliquons des mesures préventives depuis une dizaine d'années déjà. Selon toute apparence, cela n'a cependant pas donné des résultats suffisants.

Il semble bien que, chez nous, ce soit surtout une aggravation des sanctions qui permette d'obtenir des résultats utiles. Il n'en faut d'ailleurs pour preuve que les amendes économiques prévues depuis 1973. Le Ministre estime en effet que l'instauration de sanctions plus lourdes constitue le moyen le plus efficace de combattre préventivement les infractions. Il reconnaît cependant que le système actuel des examens requis pour l'obtention d'un permis de conduire ne donne pas entièrement satisfaction. On recherche pour l'instant de nouvelles formules mettant surtout l'accent sur l'épreuve pratique de conduite.

**

Een ander lid suggereert het verhogen van het aantal automatische middelen om inbreuken op de maximumsnelheid te beteugelen. In bepaalde steden en gemeenten werd reeds een soortgelijk initiatief genomen.

*
**

Een lid meent dat de jeugd niet zozeer verleid wordt door sterke drank als wel door het verlangen, indruk te maken. Een nefaste rol wordt hierin gespeeld door de publiciteit.

*
**

Een lid van de Commissie vraagt aan de Minister welk deel van zijn budget wordt besteed aan het bevorderen van de veiligheid van het wegverkeer en denkt zowel aan jongeren als aan volwassenen in dit verband.

Dit lid acht het wenselijk dat speciale aandacht zou worden besteed aan een campagne welke gericht is op de jongeren.

De Minister antwoordt dat het jaarlijks budget van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid circa 35 miljoen bedraagt.

Hij verklaart rekening te zullen houden met de zeer nuttige suggestie om in de toekomst een campagne te voeren welke speciaal gericht is op de jongeren.

*
**

Een lid stelt de vraag of het niet wenselijk zou zijn in het secundair onderwijs het onderricht van de verkeersregels als verplicht vak in te voeren.

De Minister antwoordt dat zulk vak reeds verplicht is gesteld in het lager onderwijs, maar dat dit vooralsnog niet het geval is in het secundair onderwijs. De Minister belooft in dit verband overleg te zullen plegen met zijn collega's van Nationale Opvoeding. Naar zijn opvatting zou dit onderricht vooral in de Normaalscholen waar de toekomstige onderwijzers worden gevormd, moeten gegeven worden.

*
**

Een ander lid vestigt de aandacht van de Commissie op het feit dat vooral de bestuurders van zware motorfietsen een gevaar betekenen op onze wegen omdat zij weinig respect opbrengen voor het verkeersreglement. Hij meent dat onze agenten van de overheid voor dit soort verkeer niet voldoende streng optreden. De Minister zal de aandacht van de Rijkswacht vestigen op dit probleem.

*
**

Een lid verklaart zich zeer sceptisch tegenover de voorgestelde maatregelen. Hij is van oordeel dat het in deze materie in hoofdzaak gaat om een behoorlijke opvoeding van de weggebruiker.

Hij toont zich al even sceptisch voor wat betreft de maatregelen tegen « het sturen onder invloed ». Er is zulkdanig

Un autre membre suggère d'augmenter le nombre de dispositifs automatiques permettant de réprimer les infractions à la vitesse maxima. Pareille initiative a déjà été prise dans certaines villes et communes.

*
**

Un membre croit que la jeunesse n'est pas tellement attirée par les boissons fortes, mais plutôt par le désir de faire impression. A cet égard, la publicité joue un rôle néfaste.

*
**

Un commissaire demande au Ministre quelle est la part de son budget consacrée à la promotion de la sécurité routière et à ce sujet, il songe aussi bien aux jeunes qu'aux adultes.

Il considère comme souhaitable d'accorder une attention spéciale à une campagne destinée à la jeunesse.

Le Ministre répond que le budget annuel du Conseil supérieur de la sécurité routière s'élève à quelque 35 millions.

Il déclare qu'il tiendra compte de la suggestion très utile d'organiser prochainement une campagne s'adressant spécialement aux jeunes.

*
**

Un membre demande s'il ne serait pas souhaitable de faire des règles de la circulation routière la matière d'un cours obligatoire dans l'enseignement secondaire.

Le Ministre répond que cette branche a déjà été rendue obligatoire dans l'enseignement primaire mais que ce n'est pas encore le cas pour le secondaire. Il promet de prendre contact à ce sujet avec ses collègues de l'Education nationale. A son avis, c'est surtout dans les écoles normales, où sont formés les futurs instituteurs, qu'un tel cours devrait être donné.

*
**

Un autre membre attire l'attention de la Commission sur le fait que ce sont principalement les conducteurs de motos de grosse cylindrée qui constituent un danger sur nos routes, parce qu'ils ne respectent guère les règles de la circulation. Il estime que nos agents de la force publique n'interviennent pas avec toute la sévérité requise en ce qui concerne ces véhicules. Le Ministre attirera l'attention de la gendarmerie sur ce problème.

*
**

Un commissaire se déclare très sceptique quant à l'efficacité des mesures proposées. Il est d'avis qu'en cette matière, il importe avant tout d'éduquer convenablement les usagers de la route.

Il se montre tout aussi sceptique au sujet des mesures destinées à combattre la « conduite sous l'influence de la

groot verschil tussen de mensen in dit verband dat men moeilijk objectieve normen kan vastleggen.

Ten slotte merkt dit lid ook op dat voldoende controle moet worden uitgeoefend op het eerbiedigen van de snelheid door vreemdelingen.

Hij kan niet aanvaarden dat men, zoals nu, de ogen sluit omwille van administratieve moeilijkheden (b.v. onwil van de buitenlandse administratie).

De Minister antwoordt op deze tussenkomst dat de voorgestelde maatregelen zonder enige twijfel een gunstig effect zullen hebben. Hij herinnert aan het Congres te Wenen waarop 19 landen aanwezig waren. Iedereen was het er over eens dat de ingevolge de economische crisis ingevoerde snelheidsbeperking een ongewone vermindering van de verkeersongevallen voor gevolg had. Hierbij heeft zonder enige twijfel het invoeren van verhoogde boeten en de aangepaste sterke controle een belangrijke rol gespeeld. Het is vermeldingswaardig dat de Belgen zich toen voorbeeldig hebben gedragen. Nagenoeg 99 procent van onze landgenoten zou de richtlijnen hebben opgevolgd.

Wat het eerbiedigen van de snelheidsbeperkingen door de vreemdelingen betreft, wordt de mogelijkheid onderzocht de betrokken bestuurders aan de onmiddellijke betaling van een geldboete te onderwerpen.

**

Een lid suggereert, aan de landsgrenzen grote verkeersplakkaten aan te brengen waarop in verschillende talen de maximumsnelheden worden vermeld. Hij wijst in dit verband naar het voorbeeld van Frankrijk.

Anderzijds stelt ditzelfde lid ook voor, met bijzondere aandacht de gedragingen van de vreemdelingen in het wegverkeer na te gaan. Ook voor hen dient tijdelijke afname van het rijbewijs toegepast. Hij is van mening dat aangepaste voorschriften dienen opgesteld voor het gebruik van stand- en kruislichten in geval van beperkte zichtbaarheid.

Ten slotte stelt dit lid voor, het systeem van strafpunten — die moeten worden vermeld op het rijbewijs — in te voeren. Zodra een bepaald weggebruiker een bepaald aantal strafpunten heeft — en dit binnen een bepaalde termijn — betekent dit voor hem een automatisch verlies van zijn rijbewijs voor een bepaalde tijd.

De Minister antwoordt dat reeds de nodige richtlijnen werden gegeven om aan de grenzen van het land de nodige verkeersborden aan te brengen die de vreemdelingen degelijk moeten inlichten nopens de maximumsnelheden in dit land.

Het systeem van strafpunten op het rijbewijs acht de Minister het overwegen waard. De administratie onderzoekt op dit ogenblik een wetswijziging in de gewenste zin.

**

boisson ». A cet égard, les différences d'une personne à l'autre sont tellement grandes qu'il est difficile d'arrêter des normes objectives.

Enfin, l'intervenant souligne encore la nécessité d'exercer un contrôle suffisant sur le respect des limitations de vitesse en vigueur par les étrangers.

Il ne peut admettre que l'on ferme les yeux, comme c'est actuellement le cas, par crainte de difficultés administratives (dues, par exemple, au mauvais vouloir d'une administration étrangère).

Le Ministre répond à cette intervention que les mesures proposées auront sans nul doute un effet favorable. Il rappelle le Congrès de Vienne, auquel ont participé dix-neuf pays. Chacun a reconnu que la limitation de vitesse instaurée par suite de la crise économique a eu pour effet de diminuer le nombre des accidents de la circulation dans une proportion inhabituelle. A cet égard, il n'est pas douteux que le relèvement des amendes et le renforcement du contrôle ont joué un rôle important. Le fait mérite d'être noté que les Belges se sont alors comportés de façon exemplaire. Près de 99 p.c. de nos concitoyens auraient en effet observé les directives données.

En ce qui concerne le respect des limitations de vitesse par les étrangers, on étudie la possibilité d'imposer aux conducteurs concernés le paiement immédiat d'une amende.

**

Un membre suggère de placer aux frontières de grands panneaux indiquant en plusieurs langues les vitesses maximales. A ce propos, il se réfère à l'exemple de la France.

Il propose également de surveiller avec une attention particulière le comportement des étrangers sur nos routes. Il faut qu'à eux aussi, le permis de conduire puisse être retiré temporairement. D'autre part, l'intervenant estime qu'il y a lieu d'édicter des prescriptions appropriées en ce qui concerne l'utilisation des feux de stationnement et des feux de croisement en cas de visibilité réduite.

Enfin, il préconise l'instauration du système des points de pénalisation à mentionner sur le permis de conduire. Dès lors qu'un usager comptera un certain nombre de points de pénalisation pour une période déterminée, cela entraînera automatiquement le retrait de son permis de conduire pour une durée à fixer.

Le Ministre répond que l'on a déjà donné les directives requises pour placer aux frontières les panneaux destinés à informer dûment les étrangers des vitesses maximales autorisées dans notre pays.

Quant au système des points de pénalisation à mentionner sur le permis de conduire, le Ministre estime que son instauration mérite d'être envisagée. L'administration étudie présentement une modification de la loi dans le sens souhaité.

**

Een lid van de Commissie twijfelt aan de doelmatigheid van de bestaande bloedproef, die na een berekening — met inachtname van het verbrandingsgehalte — moet leiden tot vaststelling van het alcoholgehalte op het ogenblik van de feiten. Hij meent te weten dat tegenproeven niet zo vaak worden uitgevoerd en dat zij — in de eerder zeldzame gevallen — meestal aanleiding geven tot vrij ver uiteenlopende resultaten.

Dit lid is van oordeel dat de persoon die het bloedmonster moet onderzoeken niet over voldoende bijkomende gegevens beschikt nopens de persoon (leeftijd, geslacht, gewicht, enz.) om op een oordeelkundige wijze tot besluitvorming te komen. Hij suggereert dan ook, voor de bloedproef een ruimer onderzoek te organiseren.

De Minister antwoordt :

1. dat naar zijn mening de laborant, welke het bloedstaal moet onderzoeken, over voldoende gegevens beschikt om tot een behoorlijke besluitvorming te komen. De laborant moet zich eenvoudig beperken tot een objectieve analyse van het bloedstaal dat hem wordt toegestuurd. De rechter krijgt een volledige informatie betreffende de persoonlijke elementen van de betrokken bestuurder in het klinisch verslag van de geneesheer die de bloedproef heeft verricht;

2. dat het hem niet bekend is dat zeer vaak tegenstrijdige resultaten worden bekomen wanneer een tegenproef wordt gehouden. Hij acht het wel nuttig in dit verband statistische gegevens te verzamelen. Het zou inderdaad goed zijn te weten in welk percentage van de gevallen een tegenproef wordt gehouden en in welk percentage het resultaat van de tegenproef ernstig afwijkt van de eerste proef. De Minister wijst erop dat — om de rechten van de verdediging te vrijwaren — het verbrandingsgehalte wordt gebracht op 0,08 waar het vroeger 0,15 was, wat ongetwijfeld gunstig uitvalt voor de betrokkene.

**

Een lid merkt op dat men met grote zekerheid zou moeten weten in welke fase belanghebbende zich bevindt op het ogenblik van de bloedstaalname.

**

In antwoord op de vraag van een lid vestigt de Minister de aandacht op het feit dat voor personen die bezoldigd vervoer van derden doen een periodische keuring verplicht werd gesteld. Onnodig te wijzen op het delikaat karakter van deze proef. Een negatief resultaat kan immers voor bepaalde bestuurders het einde van hun loopbaan in het vervoer betekenen.

Nog delikater lijkt het zulke proeven te organiseren voor bejaarden, omdat dit hen een grote psychologische schok (intensivering van het verouderingsbewustzijn) kan toebrengen. Het heeft des te minder reden omdat ouderen zo weinig ongevallen veroorzaken.

Een lid van de Commissie kan deze redenering van de Minister niet bijtreden. Naar zijn mening moet ieder bestuur-

Un commissaire doute de l'efficacité de la prise de sang actuellement en usage et qui, après un calcul tenant compte du taux de combustion, doit permettre d'établir le taux d'alcoolémie au moment des faits. Il croit savoir que les contre-expertises ne sont guère fréquentes et que — dans les cas plutôt rares où elles ont lieu — elles aboutissent assez généralement à des résultats fort divergents.

L'intervenant considère que la personne chargée d'examiner le prélèvement sanguin ne dispose pas de données complémentaires suffisantes concernant l'intéressé (âge, sexe, poids, etc.) pour parvenir à une conclusion judicieuse. Aussi suggère-t-il de compléter l'analyse du sang par un examen plus large.

Le Ministre répond :

1. qu'à son avis, le personnel de laboratoire chargé d'analyser le prélèvement sanguin dispose de données suffisantes pour parvenir à une conclusion sérieuse. Il doit uniquement procéder à une analyse objective du prélèvement qui lui est envoyé. Le juge reçoit des renseignements complets concernant la personne du conducteur intéressé, et ce dans le rapport clinique du médecin qui a fait procéder à l'analyse du sang;

2. qu'il n'a pas connaissance de ce que l'on obtient très souvent des résultats contradictoires en cas de contre-expertise. Il croit néanmoins utile de recueillir des indications statistiques à ce sujet. Il serait bon, en effet, de connaître le pourcentage d'accidents pour lesquels une contre-expertise a lieu ainsi que celui des cas où le résultat de celle-ci diffère considérablement de celui de la première épreuve. Le Ministre ajoute qu'afin de sauvegarder les droits de la défense, le taux de combustion prévu ne sera plus que de 0,08, au lieu de celui de 0,15 actuellement applicable, ce qui sera incontestablement à l'avantage de l'intéressé.

**

Un commissaire fait observer que l'on devrait avoir toute certitude quant à savoir dans quelle phase se trouvait l'intéressé au moment de la prise de sang.

**

Répondant à la question d'un membre, le Ministre attire l'attention sur le fait qu'un examen médical périodique a été rendu obligatoire pour les personnes effectuant le transport rémunéré de tiers. Il est inutile d'insister sur le caractère délicat de cet examen. En effet, un résultat négatif peut signifier pour certains conducteurs la fin de leur carrière de transporteur.

Il paraît encore plus délicat d'organiser de tels examens pour les personnes âgées, car cela pourrait leur causer un choc psychologique profond en intensifiant la conscience qu'elles ont de vieillir. Ces examens se justifient d'autant moins que les personnes d'un certain âge ne causent que fort peu d'accidents.

Un commissaire ne peut accepter ce raisonnement du Ministre. Selon lui, tout conducteur de véhicule doit, quel

der van een voertuig, ongeacht de leeftijd, aan minimumvereisten voldoen om tot het verkeer te worden toegelaten. Het gaat niet op personen, die wegens hun leeftijd een verminderd gezichtsvermogen of minder aangepaste reacties hebben, nog tot het verkeer toe te laten. Zij zijn hoe dan ook gevaarlijk.

Een ander lid dringt eveneens aan op het organiseren van een strenger onderzoek voor de afgifte van het rijbewijs. Hij pleit bovendien voor het organiseren van periodieke onderzoeken vanaf een bepaalde leeftijd, net zoals voor de wagens zelf.

De Minister herhaalt dat het huidig systeem van de proeven zal herzien worden. De mogelijkheid wordt onderzocht om bij de rijproef een ogentest in te voeren.

Hij wijst er echter op dat bij het organiseren van de proeven voor het herkrijgen van het rijbewijs na rijverbod slechts 4 pct. van de kandidaten wegens medische redenen worden afgewezen.

Statistisch staat het vast dat de verkeersongevallen voor het grootste gedeelte door jongeren worden veroorzaakt en niet door ouderen. Het is dus door de feiten niet bewezen dat de bejaarden speciaal gevaarlijk zijn voor het verkeer. Meestal passen zij zich trouwens met hun beperkte snelheid behoorlijk aan.

**

Een lid stelt de vraag of er geen betere methode bestaat om met grotere trefzekerheid het alcoholgehalte in het bloed te bepalen.

De Minister antwoordt dat er op dit ogenblik geen technisch volmaakt middel voorhanden is. Alleen een bloedproef duidt nauwkeurig het alcoholgehalte aan.

Een recent onderzoek bij jonge rijkswachters heeft aangetoond dat de huidige ademtest geen feilloos middel is. Proeven werden uitgevoerd met een nieuw toestel. De resultaten zullen later bekend gemaakt worden.

**

Een lid verklaart dat er tegenover de voorgestelde maatregelen argumenten pro en contra zijn. Hoofdzaak is echter, te komen tot een mentaliteitswijziging in hoofdte van de weggebruiker. Daartoe is een grootscheepse en doeltreffende publiciteitscampagne nodig.

Rekening houdend met de gekende mentaliteit van de doorsnee-Belg komt het er bovendien op aan dat behoorlijke controle wordt uitgeoefend.

De ervaring leert ons dat het eenvoudig opmerken van een rijkswachter op de autosnelweg dadelijke vertraging van *alle* voertuigen voor gevolg heeft.

De Minister treedt deze visie bij en verzekert dat de nodige maatregelen worden genomen om de mogelijkheden van controle voor de rijkswacht te verhogen. Er werden vijf nieuwe multanovas aangeworven. Er werden richtlijnen gegeven om het toezicht op de secundaire wegen te verstrenghen.

que soit son âge, remplir des conditions minimales pour être autorisé à prendre la route. Il est inadmissible de maintenir pareille autorisation à des personnes qui, en raison de leur âge, n'ont plus qu'une vue amoindrie ou des réflexes inadéquats. Qu'on le veuille ou non, elles constituent un danger.

Un autre membre insiste également pour que l'examen en vue de la délivrance du permis de conduire soit organisé avec une plus grande sévérité. Il plaide en outre pour que l'on organise des examens périodiques à partir d'un certain âge, comme cela se fait déjà pour les véhicules eux-mêmes.

Le Ministre répète que le système actuel des examens sera revu. L'on étudie la possibilité de compléter l'épreuve pratique de conduite par un examen ophtalmologique.

Il signale toutefois qu'aux examens organisés en vue de la restitution du permis de conduire aux personnes qui en ont eu interdiction, 4 p.c. seulement des candidats sont refusés pour des raisons médicales.

Les statistiques montrent sans conteste que la plupart des accidents de la route sont causés par de jeunes conducteurs et non par des personnes plus âgées. Les faits n'indiquent donc pas que ces dernières soient spécialement dangereuses pour la circulation. Du reste, ayant généralement l'habitude d'éviter les grandes vitesses, elles s'adaptent très bien aux limitations prévues.

**

Un membre demande s'il n'existe pas une meilleure méthode permettant d'établir le taux d'alcoolémie avec plus de certitude.

Le Ministre répond que l'on ne dispose actuellement d'aucun moyen techniquement parfait. Seul le prélèvement sanguin indique avec précision le taux d'alcoolémie.

Une expérience effectuée récemment sur de jeunes gendarmes a démontré que l'épreuve respiratoire en usage n'est pas une méthode infaillible. Des épreuves ont été effectuées avec un nouvel appareil. Les résultats n'en seront connus qu'ultérieurement.

**

Un membre déclare que l'on peut faire valoir des arguments pour et contre les mesures proposées, mais que l'essentiel est d'arriver à un changement de mentalité chez les usagers de la route, d'où la nécessité d'une campagne publicitaire efficace et de grande envergure.

La mentalité bien connue du Belge moyen étant ce qu'elle est, il importe en outre d'exercer un contrôle sérieux.

L'expérience nous apprend que le simple fait d'apercevoir un gendarme sur l'autoroute amène immédiatement les conducteurs de *tous* les véhicules à ralentir.

Le Ministre partage ce point de vue et donne l'assurance que les mesures nécessaires sont prises pour augmenter les possibilités de contrôle de la gendarmerie. Celle-ci a fait l'acquisition de cinq nouveaux multanovas et des directives ont été données afin de renforcer le contrôle sur les routes secondaires.

De Minister kondigt ten slotte aan dat de nodige publiciteit zal worden georganiseerd via de persmedia : radio, televisie en geschreven pers.

Een lid is van mening dat voornamelijk de zwaarte van de sanctie zal doorwegen. Controle is uiteraard noodzakelijk, doch van doorslaggevende betekenis zal zijn het toepassen van de nieuwe strafmaat.

III. Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1.

Een lid van de Commissie meent dat de laatste alinea van artikel 1 kan leiden tot verwarring. Er moet duidelijk gestipuleerd worden in welke voorwaarden van herhaling kan sprake zijn.

Het ligt voor de hand dat er alleen kan sprake zijn van herhaling :

- in geval van twee lichte overtredingen;
- in geval van twee zware overtredingen;
- in geval van een lichte na een zware overtreding.

Ten einde alle betwisting te voorkomen, heeft de Regering een amendement ingediend bij de tekst van dit artikel luidend als volgt :

« Het laatste lid van dit artikel aanvullen als volgt :

» Deze bepaling vindt geen toepassing in het geval dat een zware overtreding volgt op een overtreding bepaald door het tweede lid van dit artikel. »

Het amendement is als volgt verantwoord :

De Regering gaat in op de vraag die de Raad van State in zijn advies (Gedr. St. Senaat nr. 471-1, blz. 12) stelt, en is van oordeel dat de straffen die het ontwerp bepaalt en die er reeds door zijn verzwaaard, niet hoeven te worden verdubbeld in het geval dat op een gewone overtreding binnen het jaar een zware overtreding volgt.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen.

**

Een lid merkt op dat in het oorspronkelijk artikel 29 sprake was van « nacht » als verzwarende omstandigheid. Dit lijkt in het huidige ontwerp niet meer het geval te zijn.

De Minister antwoordt dat inderdaad het onderscheid tussen dag en nacht niet meer opgaat. Een verkeersongeval kan tijdens de dag even zwaar zijn als bij nacht.

Artikel 2.

Een lid is van mening dat de bestuurder van een voertuig de kans moet worden geboden om aan te tonen dat hij niet in het bezit is van zijn rijbewijs of de leervergunning inge-

Enfin, le Ministre annonce que toute la publicité voulue sera assurée par les moyens de communication sociale : radio, télévision et presse écrite.

Un commissaire estime que c'est surtout la gravité de la sanction qui sera efficace. Le contrôle est évidemment nécessaire, mais l'application des nouvelles peines aura une importance décisive.

III. Discussion des articles.

Article 1^{er}.

Un commissaire croit que le dernier alinéa de cet article prête à confusion. Il faudrait bien préciser dans quelles conditions il peut être question de récidive.

De toute évidence, ce ne peut être le cas que s'il y a eu :

- deux infractions légères;
- deux infractions graves ou
- une infraction légère après une infraction grave.

Afin d'éviter toute contestation, le Gouvernement a déposé à cet article un amendement libellé comme suit :

« Ajouter au dernier alinéa de cet article la disposition suivante :

» Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une infraction grave succède à une infraction visée à l'alinéa deux du présent article. »

L'amendement est justifié comme suit :

Le Gouvernement, tenant compte de la question posée dans l'avis du Conseil d'Etat (Doc. Sénat, 471, n° 1, p. 12), estime qu'il n'est pas souhaitable que les peines prévues par le présent projet, déjà renforcées par celui-ci, soient doublées dans le cas où une infraction ordinaire est suivie dans l'année par une infraction grave.

Cet amendement est adopté à l'unanimité.

**

Un membre fait observer que, d'après l'article 29 du texte en vigueur, le fait que les infractions ont été commises pendant la nuit constitue une circonstance aggravante, tandis que le projet ne prévoit rien à cet égard.

Le Ministre répond que, s'il en est bien ainsi, c'est parce que la distinction entre infractions commises de jour ou de nuit n'a plus de raison d'être. Un accident de la circulation survenant pendant la journée peut être tout aussi grave que s'il arrivait la nuit.

Article 2.

Un membre est d'avis qu'il faut donner au conducteur d'un véhicule l'occasion de prouver que, s'il n'était pas porteur de son permis de conduire ou de sa licence d'appren-

volge omstandigheden van overmacht. Hij zou derhalve voorstellen de tekst van artikel 2 *in fine* in die zin te wijzigen.

De Minister verklaart, niet te kunnen ingaan op deze suggestie.

Het zal immers ten allen tijde aan iedereen mogelijk zijn het bewijs te leveren dat hij niet in het bezit was van de nodige reisdokumenten ingevolge plundering of andere omstandigheden van overmacht. Het behoort in zulke omstandigheden aan de Rechtbank te appreciëren.

Artikel 3.

Een lid merkt op dat de aanhef van de Franse tekst van dit artikel niet overeenstemt met deze van de Nederlandse tekst.

Onder 2° van dit artikel moet het woord « ongeval » worden vervangen door « verkeersongeval ».

In de Franse tekst moet het woord « un accident » worden vervangen door « un accident de roulage ».

De tekst wordt aangevuld en verbeterd (zie artikelen geamendeerd door de Commissie, aan het einde van dit verslag).

**

Er ontstaat een vrij langdurige gedachtenwisseling over de juiste draagwijdte van het 1° van artikel 3.

Een lid stelt de vraag of het nodig is — om van vluchtmisdrijf beticht te worden — dat men bestuurder zou zijn van « een dier ». Volstaat het niet dat men eenvoudig « een dier bij zich heeft » zonder dat hier sprake kan zijn van het besturen ?

Ditzelfde lid laat trouwens opmerken dat ook een dier dat niet bestuurd wordt door een persoon zware verkeersongevallen kan veroorzaken en dat het er toch op aan komt de verantwoordelijkheid zo snel en doelmatig mogelijk vast te stellen.

In die optiek heeft het dus geen belang of het kwestieuze dier al dan niet « bestuurd wordt ». Hij verwijst bij analogie naar artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek waarin de burgerlijke verantwoordelijkheid wordt vastgesteld van de eigenaar of de bewaker van een dier dat schade veroorzaakt.

De Minister antwoordt dat zulke opvatting tot een te verregaande uitbreiding van het vluchtmisdrijf zou leiden. Dit is niet de bedoeling van de Regering.

Het is duidelijk dat men alleen voor ogen heeft het dier « dat bestuurd wordt » en derhalve in het verkeer is opgenomen.

De Voorzitter van de Commissie treedt de Minister bij en voegt eraan toe dat men zich uitsluitend tot doel stelt strafbaar te stellen diegene die zich onttrekt aan de dienstige vaststellingen in verband met een inbreuk op het verkeer. Zonder inbreuk op de verkeersreglementering kan er dus geen vluchtmisdrijf zijn.

Op te merken valt dat die inbreuk niet noodzakelijk dient gepleegd te worden door diegene die de vlucht neemt : zelfs

tissage, c'était pour une raison de force majeure. Aussi proposerait-il de modifier le texte de l'article 2 *in fine* en ce sens.

Le Ministre répond qu'il ne peut donner suite à cette suggestion.

En effet, chacun pourra prouver à tout moment que s'il n'était pas porteur des documents requis, c'était parce qu'ils lui avaient été dérobés ou qu'il se trouvait dans un autre cas de force majeure. C'est alors au tribunal qu'il appartiendra d'apprécier.

Article 3.

Un membre fait observer que la phrase liminaire du texte français de cet article ne correspond pas à celle du texte néerlandais.

Au 2° du texte néerlandais de cet article, le mot « ongeval » doit être remplacé par le mot « verkeersongeval ».

Dans le texte français, les mots « un accident » sont à remplacer par les mots « un accident de roulage ».

Le texte est complété et corrigé (voir articles amendés par votre Commission, in fine du présent rapport).

**

Un assez long échange de vues s'engage sur la portée exacte du 1° de l'article.

Un membre demande s'il est bien nécessaire, pour être inculqué d'un délit de fuite, d'être « conducteur » d'un animal. Ne suffit-il pas simplement « d'avoir un animal à ses côtés » sans qu'il soit question de le conduire ?

L'intervenant fait d'ailleurs remarquer qu'un animal, même s'il n'est pas conduit par une personne, peut tout aussi bien provoquer des accidents graves de la circulation et que l'essentiel est tout de même d'établir les responsabilités avec un maximum de rapidité et d'efficacité.

Par conséquent, peu importe que l'animal en question soit « conduit » ou non. L'intervenant se réfère par analogie à l'article 1385 du Code civil, qui rend civilement responsable le propriétaire ou celui qui a la garde d'un animal qui cause un dommage.

Le Ministre répond qu'adopter une telle conception aurait pour effet d'étendre exagérément la notion de délit de fuite. Telle n'est pas l'intention du Gouvernement.

Il est évident que l'on vise uniquement l'animal qui est « conduit » et, par conséquent, se trouve dans le mouvement de la circulation.

Le Président de la Commission appuie le point de vue du Ministre et ajoute que l'on entend uniquement rendre punissable celui qui se soustrait aux constatations d'usage consécutives à une infraction en matière de circulation routière. Sans infraction aux règles de la circulation, il ne peut donc y avoir délit de fuite.

Il est à noter que cette infraction ne doit pas nécessairement avoir été commise par celui qui prend la fuite : même

wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is, kan eventueel vluchtmisdrijf gepleegd worden (zie ook commentaar Van Roye — bijlage III).

Wanneer een persoon als bestuurder van een dier betrokken is in een verkeersongeval, is het mogelijk dat te zijnen laste een inbreuk op het verkeer wordt gelegd. Wij bevinden ons dan op het delictuele vlak. In dit geval is vluchtmisdrijf mogelijk.

Wanneer iemand een hond bij zich heeft, die plots aan zijn hoede ontsnapt en door b.v. het oversteken van de straat een verkeersongeval veroorzaakt, is er geen sprake van inbreuk op het verkeer in hoofde van de eigenaar of de bewaker van het kwetsbare dier. Er kan dan ook geen sprake zijn van vluchtmisdrijf. Wij bevinden ons in dit geval trouwens op het quasi-delictuele vlak.

**

Artikel 3 wordt onder voorbehoud van de enkele vormwijzigingen aangenomen bij eenparigheid.

Artikelen 4, 5, 6 en 7.

Al deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen.

Artikel 8.

Een lid vraagt uitleg over de betekenis van het 2° van artikel 8 en bepaaldelijk betreffende de woorden « om een andere reden dan de weigering... »

De Minister antwoordt dat men hier duidelijk voor oog heeft : het geval dat men geen apparaat voorhanden heeft, dat een eventueel aanwezig apparaat defect is of dat belanghebbende fysisch of psychisch niet in staat is de proef te doen (b.v. verregaande staat van dronkenschap).

De Minister merkt op dat de vaststelling ervan aan de verbalisanten dient te worden overgelaten.

Artikel 9.

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen.

Artikel 10.

Ook dit laatste artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen.

**

Het geheel van het ontwerp wordt dan ter stemming gelegd en bekomt de eenparige goedkeuring van de 26 aanwezige leden.

Dit verslag is eenparig door de 24 aanwezige leden goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. VERBIST.

De Voorzitter,
M.-A. PIERSON.

si l'accident n'est pas dû à une faute de sa part, il peut néanmoins y avoir éventuellement délit de fuite (voir également commentaire Van Roye — annexe III).

Lorsqu'une personne est impliquée dans un accident de la circulation en tant que conducteur d'un animal, il peut arriver qu'elle soit prévenue d'une infraction aux règles de la circulation. On se trouve alors sur le plan du délit et, par tant, il peut y avoir délit de fuite.

Lorsque quelqu'un est accompagné d'un chien qui échappe soudainement à sa surveillance et cause un accident, par exemple en traversant la rue, il n'est pas question d'infraction aux règles de la circulation dans le chef du propriétaire ou de celui qui a la garde de l'animal. Et c'est bien pourquoi il ne peut davantage être question de délit de fuite. En pareil cas, on se trouve d'ailleurs sur le plan du quasi-délit.

**

L'article 3 est adopté à l'unanimité, sous réserve de quelques modifications de pure forme.

Articles 4, 5, 6 et 7.

Tous ces articles sont adoptés sans observations.

Article 8.

Un membre aimerait savoir quelle est la signification exacte du 2° de cet article, et plus précisément des mots « pour une raison autre que le refus... ».

Le Ministre répond que cela vise manifestement les cas où l'on ne dispose pas d'un appareil sur place, où l'appareil est inutilisable, soit encore où l'état physique ou psychique de l'intéressé ne permet pas de lui faire subir l'épreuve respiratoire (par exemple, état d'ivresse avancée).

Le Ministre fait observer que la constatation de l'impossibilité doit être laissée aux agents verbalisants.

Article 9.

Cet article est adopté sans observations.

Article 10.

Ce dernier article est également adopté sans observations.

**

Mis aux voix, l'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 26 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 24 membres présents.

Le Rapporteur,
A. VERBIST.

Le Président,
M.-A. PIERSON.

ARTIKELN GEAMENDEERD DOOR DE COMMISSIE.

ARTIKEL 1.

Het artikel 29 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Artikel 29. — De speciaal door de Koning als zodanig aangewezen zware overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen.

» De andere overtredingen van voormelde reglementen worden gestraft met gevangenisstraf van een dag tot een maand en met gelboete van 10 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen.

» In geval van verzachtende omstandigheden, kan de geldboete verminderd worden zonder dat ze minder dan 1 frank mag bedragen.

» De straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen het jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.

» Deze bepaling vindt geen toepassing in het geval dat een zware overtreding volgt op een overtreding bepaald door het tweede lid van dit artikel. »

ART. 3.

Het artikel 33 van dezelfde wetten wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Artikel 33. — § 1. Met gevangenisstraf van acht dagen tot twee maanden en met geldboete van 100 frank tot 1.000 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft :

» 1° Elke bestuurder van een voertuig of van een dier die, wetend dat dit voertuig of dit dier oorzaak van, dan wel aanleiding tot een ongeval op een openbare plaats is geweest;

» 2° Hij die wetend dat hij zelf oorzaak van, dan wel aanleiding tot een verkeersongeval op een openbare plaats is geweest;

» De vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is.

» § 2. Heeft het ongeval voor een ander slagen, verwondingen of de dood tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar en met geldboete van 200 frank tot 5.000 frank, of met een van die straffen alleen. »

ARTICLES AMENDES PAR LA COMMISSION.

ARTICLE 1^{er}.

L'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 29. — Les infractions graves aux règlement pris en exécution des présentes lois coordonnées spécialement désignées comme telles par le Roi, sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement.

» Les autres infractions aux règlements précités sont punies d'un emprisonnement d'un jour à un mois, et d'une amende de 10 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement.

» En cas de circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite, sans qu'elle puisse être inférieure à 1 franc.

» Les peines sont doublées s'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur, portant condamnation et passé en force de chose jugée.

» Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une infraction grave succède à une infraction visée à l'alinéa deux du présent article. »

ART. 3.

L'article 33 des mêmes lois est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 33. — § 1^{er}. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 100 francs à 1.000 francs, ou d'une de ces peines seulement :

» 1° Tout conducteur de véhicule ou d'animal qui, sachant que ce véhicule ou cet animal vient de causer ou occasionner un accident dans un lieu public;

» 2° Quiconque sachant que lui-même vient de causer ou occasionner un accident de roulage dans un lieu public;

» Prend la fuite pour échapper aux constatations utiles, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute.

» § 2. Si l'accident a entraîné pour autrui des coups, des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 200 francs à 5.000 francs, ou d'une de ces peines seulement. »

BIJLAGE I.

Strafbaar alcoholgehalte in de Europese landen.

België : 1,5 g strafbaar.
0,8 g preventieve maatregelen.

Bulgarije : 0,01 g.

Denemarken : geen grens. Nochtans kan vervolging plaatsgrijpen vanaf 0,6 g.

Duitse Bondsrepubliek : 0,8 g.

Duitse Democratische Republiek : 0,5 g.

Finland : 0,5 g.

Frankrijk : 0,8 g. De straffen worden verzwaaard vanaf 1,2 g.

Griekenland : 0,8 g.

Groot-Brittannië : 0,8 g.

Hongarije : 0,01 g.

Ierland : 1,2 g.

Italië : in ontwerp : 0,8 g.

Luxemburg : 0,8 g. De straffen worden verzwaaard vanaf 1,2 g.

Nederland : 0,5 g.

Noorwegen : 0,5 g.

Oostenrijk : 0,8 g.

Polen : 0,5 g.

Portugal : geen grens.

Spanje : 0,8 g.

Tjecho-Slowakije : 0,5 g.

Turkije : wetgeving in studie.

Joegoslavië : 0,5 g.

Zweden : 0,5 g.

Zwitserland : 0,8 g.

ANNEXE I.

Taux d'alcoolémie punissable dans les pays européens.

Belgique : 1,5 g. punissable.
0,8 g. mesures préventives.

Bulgarie : 0,01 g.

Danemark : pas de limite. Toutefois, des poursuites peuvent être intentées à partir de 0,6 g.

République fédérale d'Allemagne : 0,8 g.

République démocratique allemande : 0,5 g.

Finlande : 0,5 g.

France : 0,8 g. Les peines sont renforcées à partir de 1,2 g.

Grèce : 0,8 g.

Grande-Bretagne : 0,8 g.

Hongrie : 0,01 g.

Irlande : 1,2 g.

Italie : en projet : 0,8 g.

Luxembourg : 0,8 g. Les peines sont renforcées à partir de 1,2 g.

Pays-Bas : 0,5 g.

Norvège : 0,5 g.

Autriche : 0,8 g.

Pologne : 0,5 g.

Portugal : pas de limite.

Espagne : 0,8 g.

Tchécoslovaquie : 0,5 g.

Turquie : législation à l'étude.

Yougoslavie : 0,5 g.

Suède : 0,5 g.

Suisse : 0,8 g.

BIJLAGE II.

Hoeveel mag een bestuurder drinken
vooraleer 0,8 ‰ te hebben ?

Aangezien het promille afhankelijk is van verschillende factoren zoals gewicht van de persoon, leeftijd, geslacht, het al dan niet nuchter zijn, duur tussen de gedronken glazen, enz., is het moeilijk een absoluut nauwkeurig cijfer weer te geven. Een maximum schijnt toch te zijn : 6-7 glazen bier (pils) van 4° en 25 centiliters in twee uren tijds gedronken door een 30-jarige persoon die ongeveer 70 kg weegt en die normaal gegeten heeft.

Een ander voorbeeld :

- een aperitief;
- 1/3 fles wijn;
- een likeur bij koffie

zal ongeveer 0,5 à 0,6 ‰ geven.

Besluit.

De 0,8 ‰-grens doet in feite geen afbreuk aan de « Social-drinking »-gewoonten. Ze zal dus niet diepgaand ingrijpen in het sociaal leven van de maatschappij. In principe zal ze geen afbreuk doen aan de gewoonten van de doorsnee-Belg. Wie boven de grens gaat, zal ook in andere sociale omstandigheden dan deze van het rijden, in moeilijkheden geraken.

Bron : Kamer van Volksvertegenwoordigers — Doc. 231 (1965-1966) nr. 10 — 8 juni 1967 — Verslag uitgebracht door dhr. Duerinck — blz. 9-10 en blz. 23, bijlage.

Nota : Het Ministerie van Verkeerswezen is nog niet in het bezit van de resultaten van de onlangs gehouden proeven terzake. Het zal ze zo vlug mogelijk mededelen en er bekendheid aan geven.

ANNEXE II.

Que peut boire un conducteur
avant d'atteindre 0,8 ‰ ?

Comme le taux pour mille dépend de divers facteurs tels que le poids, l'âge et le sexe de l'intéressé, le fait qu'il est à jeun ou non, le temps qui s'écoule entre l'absorption des verres qu'il prend, etc., il est difficile de donner un chiffre absolument précis. On peut cependant, semble-t-il, considérer comme un maximum 6 ou 7 verres de bière (pils) à 4° de 25 centilitres bus en deux heures par une personne de 30 ans pesant environ 70 kilos et qui a mangé normalement.

Autre exemple :

- un apéritif;
- une bouteille de vin de 1/3 de litre et
- un pousse-café

donneront à peu près un taux de 0,5 à 0,6 ‰.

Conclusion.

En fait, la limite de 0,8 ‰ n'empêche pas de se conformer à la coutume de boire en société. Elle n'aura donc pas d'incidence profonde sur la vie sociale. En principe, elle ne dérangera pas les habitudes du Belge moyen. Quant à ceux qui la dépassent, ils auront également des difficultés dans d'autres circonstances de la vie sociale que la conduite d'un véhicule.

Source : Chambre des Représentants — Doc. 231, (1965-1966) n° 10 — 8 juin 1967 — Rapport fait par M. Duerinck — pp. 9-10 et p. 23, annexe.

Note : Le Ministère des Communications ne dispose pas encore des résultats des expériences faites récemment en la matière. Dès que ce sera possible, il les communiquera et les rendra publics.

BIJLAGE III.

« Le Code de la Circulation. »

(Vertaling.)

483. — Toerekenbaarheid van het ongeval. — De wet stelt duidelijk dat de verplichting om ter plaatse te blijven opgelegd wordt aan de bestuurder van het voertuig die zo juist een ongeval heeft veroorzaakt of er aanleiding toe was, zelfs indien het niet toe te schrijven was aan zijn schuld.

Ook de h. Gillieaux (ibid.) schrijft het volgende : « de verplichting om ter plaatse te blijven ten einde de dienstige vaststellingen mogelijk te maken, heeft niet alleen betrekking op de bestuurder die het ongeval heeft veroorzaakt, die er verantwoordelijk voor is, maar ook op degene die er aanleiding toe was. En daaronder moet men niet alleen degene verstaan die op een hinderpaal is gebotst, maar ook hij die door zijn aanwezigheid het gedrag van andere personen heeft gewijzigd. Zo moet bijvoorbeeld de fietser ter plaatse blijven die bij het oversteken van het kruispunt er een autobestuurder aldus toe gebracht heeft een ontwijkingsmaneuver uit te voeren tijdens hetwelk hij een voetganger heeft aangereden. Het heeft weinig belang of de fietser al dan niet voorrang geniet. Men moet zich tot de vaststelling lenen, zelfs indien men kennelijk geen verantwoordelijkheid in het ongeval draagt. »

488. — Ontstentenis van schuld of van oorzakelijkheidsverband. — Het vluchtmisdrijf kan worden vastgesteld, zelfs bij ontstentenis van enigerlei schuld van de beklaagde of bij ontstentenis van enigerlei oorzakelijkheidsverband tussen de fout die hij zou gemaakt hebben en het zich voordoen van een ongeval.

De verplichting om te blijven staan ten einde alle nuttige vaststellingen na een ongeval mogelijk te maken, zou geen zin hebben indien zij ook niet gold voor de bestuurder die zou menen geen schuld te hebben of die kennelijk niet aansprakelijk zou zijn voor de botsing. Daarom bepaalt de wet dat de bestuurder van een voertuig die de oorzaak of slechts de aanleiding van een ongeval was, de plaats ervan niet mag verlaten.

Het Hof van Cassatie zegt zeer terecht dat de toepassing van artikel 3 van de wet van 1 augustus 1924 (art. 2bis van de wetten van 1 augustus 1899-1924) niet afhankelijk is van de voorwaarde dat hij aan wie het vluchtmisdrijf wordt toegeschreven tegelijkertijd de dader van het ongeval zou zijn, noch dat hij een persoonlijk belang erbij moet hebben gehad de vlucht te nemen; dat het kennelijke doel van artikel 3 is geweest niet alleen de identificatie te verzekeren van de dader van het ongeval, maar ook het mogelijk te maken alle dienstige vaststellingen te verrichten nopens het voertuig dat er aanleiding toe was; dat onder deze tekst valt al wie na het ongeval het stuur van het voertuig neemt, hetzij om de dader te doen ontsnappen aan de opsporingen, hetzij om het voertuig te onttrekken aan de vaststellingen

ANNEXE III.

Le Code de la Circulation.

483. — Imputabilité de l'accident. — La loi indique nettement que l'obligation de rester sur place s'impose au conducteur de véhicule qui vient de causer ou occasionner un accident, même si celui-ci n'est pas imputable à sa faute.

Comme le dit également M. Gillieaux (ibid.) : « l'obligation de rester sur place pour permettre les constatations utiles concerne non seulement le conducteur qui a causé l'accident, qui en est responsable, mais aussi celui qui l'a occasionné. Et par là, il faut entendre non seulement celui qui a heurté un obstacle, mais aussi celui qui a modifié par sa présence le comportement d'autres personnes. Par exemple, devra rester sur place, le cycliste qui, traversant la croisée, a ainsi amené un automobiliste à faire une manœuvre d'évitement au cours de laquelle il tamponna un piéton. Il importe peu que ce cycliste jouisse ou non de la priorité. On doit se prêter aux constatations, même s'il est manifeste que l'on n'a pas de responsabilité dans l'accident. »

488. — Absence de faute ou de lien de causalité. — Le délit de fuite peut être établi même en l'absence de toute faute de l'inculpé ou en l'absence de tout lien de causalité entre la faute qu'il aurait commise et la survenance de l'accident.

L'obligation de s'arrêter pour permettre toutes constatations utiles après un accident n'aurait pas de sens si elle ne s'imposait pas également au conducteur qui estimerait n'être pas en faute ou même qui, manifestement, ne serait pas responsable de la collision. C'est pourquoi la loi prescrit que le conducteur de véhicule qui a été la cause ou seulement l'occasion d'un accident ne peut quitter les lieux de celui-ci.

La Cour de cassation dit très justement que l'application de l'article 3 de la loi du 1^{er} août 1924 (art. 2bis des lois des 1^{er} août 1899-1924) n'est pas subordonnée à la condition que celui auquel est imputé le délit de fuite soit en même temps l'auteur de l'accident, ni qu'il ait eu à prendre la fuite un intérêt personnel; que le but manifeste de l'article 3 a été, non seulement d'assurer l'identification de l'auteur de l'accident, mais encore de permettre de procéder à toutes constatations utiles sur le véhicule qui l'a occasionné; que tombe sous l'application de ce texte quiconque en prenant après l'accident la direction du véhicule en vue soit de faire échapper l'auteur aux recherches, soit de soustraire le véhicule aux constatations de la justice; que le fait que le prévenu n'aurait pris la direction de la voiture qu'à une certaine

van het gerecht; dat het feit dat de beklaagde het stuur van het voertuig niet zou genomen hebben dan op een bepaalde afstand van de plaats van het ongeval de rechter ten gronde niet verhindert soeverein te beslissen, gelet op de omstandigheden, dat de handelingen van de beklaagde in hun stoffelijkheid en in de bedoeling van de dader, alle bestanddelen van het vluchtmisdrijf vormden (Cass., 25 november 1935, Pas., 1936, I, 66; R.G.A.R., 1936, 2051; Rev. Dr. pén., 1936, 54; J.T., 1936, 67; Bull. Ass., 1936, 456).

distance du lieu de l'accident n'empêche pas le juge du fond de décider souverainement eu égard aux circonstances que les agissements du prévenu réunissaient dans leur matérialité et dans l'intention de leur auteur, tous éléments constitutifs du délit de fuite (Cass., 25 novembre 1935, Pas., 1936, I, 66; R.G.A.R., 1936, 2051; Rev. Dr. pén., 1936, 54; J.T., 1936, 67; Bull. Ass., 1936, 456).

BIJLAGE IV.

Aantal bestuurders in een ongeval (1) betrokken per leeftijdsgroep en per 100.000 inwoners van deze groep — 1971.

Bron : N.I.S.

Aantal bestuurders die betrokken zijn :

Mannen : 207.387

Vrouwen : 31.958

Onbekend : 5.216

Totaal : 244.561

Aantal weggebruikers betrokken in de 195.875 aangegeven ongevallen : 338.751.

(1) 195.875 ongevallen aangegeven aan Politie of Rijkswacht.

71.811 ongevallen met lichamelijk letsel.

124.064 ongevallen met enkel stoffelijke schade.

Opmerking : Dat een bestuurder betrokken is in een ongeval betekent niet dat hij ervoor verantwoordelijk is.

ANNEXE IV.

Nombre de conducteurs de voitures impliqués dans un accident (1) par groupe d'âge et par 100.000 habitants de ce groupe — 1971.

Source : I.N.S.

Nombre de conducteurs impliqués :

Hommes : 207.387

Femmes : 31.958

Inconnu : 5.216

Total : 244.561

Nombre total d'usagers impliqués dans les 195.875 accidents déclarés : 338.751.

(1) 195.875 accidents déclarés à la Police ou à la Gendarmerie.

71.811 accidents avec lésions corporelles.

124.064 accidents avec dommages matériels seulement.

Remarque : Le fait qu'un conducteur est impliqué dans un accident ne signifie pas qu'il soit responsable de cet accident.

