

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1989-1990**

21 JUNI 1990

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT DOOR DE HEER HOTYAT

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
I. Uiteenzetting van de Minister	2
II. Algemene bespreking	13
III. Artikelsgewijze bespreking	31
IV. Stemmingen	64
<i>Errata</i>	65
<i>Bijlage</i>	66

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Aubecq, Belot, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, Clerdent, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois, Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght, Vandermarliere, Verschueren, Wintgens en Hotyat, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heren Cools, Didden, Diegenant, Eicher, Ghesquière, Jan Leclercq, Mathot en Seeuws.
3. Andere senatoren : de heren Vaes en Monfils.

R. A 15043*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

967-1 (1989-1990) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1989-1990**

21 JUIN 1990

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE PAR M. HOTYAT

SOMMAIRE

	Pages
I. Exposé du Ministre	2
II. Discussion générale	13
III. Discussion des articles	31
IV. Votes	64
<i>Errata</i>	65
<i>Annexe</i>	66

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Appeltans, Aubecq, Belot, Bosmans, Bouchat, Cardoen, Claeys, Clerdent, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois, Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght, Vandermarliere, Verschueren, Wintgens et Hotyat, rapporteur.
2. Membres suppléants : MM. Cools, Didden, Diegenant, Eicher, Ghesquière, Jan Leclercq, Mathot et Seeuws.
3. Autres sénateurs : MM. Vaes et Monfils.

R. A 15043*Voir :***Document du Sénat :**

967-1 (1989-1990) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

1. Doel van het verkeersveiligheidsbeleid

Het doel van het verkeersveiligheidsbeleid is de objectieve en de subjectieve onveiligheid voor alle categorieën weggebruikers zoveel mogelijk te verminderen.

Objectieve veiligheid betekent de vermindering van het aantal ongevallen, doden, gewonden, stoffelijke schade.

Subjectieve veiligheid betekent de vermindering van het onveiligheidsgevoel dat ontstaat door de dreiging van het verkeer in 't algemeen of in een specifieke situatie (onveiligheid van de schoolgaande kinderen en oudere mensen).

Daarbij aansluitend moet aandacht worden besteed aan de vermindering van de verkeersonleefbaarheid; dit betekent de bedreiging van de sociale omgevingsfuncties, inbeslagname van de openbare ruimte en groen, vermindering van de leefkwaliteit van de stedelijke en gemeentelijke centra, aantasting van het leefmilieu...

De verkeersveiligheid hangt nauw samen met de mobiliteit en meer bepaald met het toenemend auto-gebruik. Beheersing van de mobiliteit betekent dus ook beheersing van de onveiligheid en de onleefbaarheid.

2. Ongevallencijfers en verkeerstoename

Geconfronteerd met het autoverkeer en de spectaculaire toename ervan, blijft het verkeersveiligheidsbeleid in de eerste plaats gericht op de vermindering van het aantal ongevallen en slachtoffers.

— Evolutie van het aantal personenauto's

1950: 273 000

1960: 800 000

1970: 2 059 000

1980: 3 158 000

1990: 3 614 000

— Evolutie van de verkeerstoename

1985-1988:

autosnelwegen: + 28,5 pct.

gewone wegen: + 14,8 pct.

1989:

autosnelwegen: + 10 pct.

gewone wegen: + 5 pct.

— Evolutie van de verkeersongevallen

Ondanks de toename van het aantal voertuigen en van het verkeer, is het aantal slachtoffers gedaald van 107 777 in 1970 tot 76 215 in 1985. Dit was het gevolg

I. EXPOSE DU MINISTRE

1. Objectif de la sécurité routière

L'objectif de la sécurité routière est de réduire le mieux possible l'insécurité objective et subjective de toutes les catégories d'usagers de la route.

Sécurité objective signifie diminution du nombre d'accidents, de morts, blessés, dégâts matériels.

Sécurité subjective signifie diminution du sentiment d'insécurité issu de la menace de la circulation en général ou dans une situation spécifique (insécurité des écoliers et des personnes plus âgées).

A cela s'ajoute qu'il faut s'attacher à diminuer la détérioration de la qualité du cadre vie et cela signifie menace aux fonctions sociales de l'environnement, l'occupation de l'espace public et de l'espace vert, diminution de la qualité de la vie dans les centres communaux et urbains, atteinte à l'environnement...

La sécurité routière est étroitement liée à la mobilité et plus particulièrement à l'usage croissant de la voiture. Maîtrise de la mobilité signifie donc aussi maîtrise de l'insécurité et de l'« invivabilité ».

2. Les nombres d'accidents et l'augmentation du trafic

Confrontée au trafic automobile et à sa croissance spectaculaire, la politique de sécurité routière demeure axée en premier lieu sur la diminution du nombre d'accidents et des victimes.

— Evolution du nombre de voitures

1950: 273 000

1960: 800 000

1970: 2 059 000

1980: 3 158 000

1990: 3 614 000

— Evolution du trafic

1985-1988:

autoroutes: + 28,5 p.c.

autres routes: + 14,8 p.c.

1989:

autoroutes: + 10 p.c.

autres routes: + 5 p.c.

— Evolution du nombre d'accidents

Malgré l'augmentation du nombre des véhicules et du trafic, celui des victimes a diminué de 107 777 en 1970 à 76 215 en 1985. C'est la conséquence de

van, enerzijds de hoge brandstofprijzen en de economische crisis, en anderzijds, een aantal maatregelen zoals:

- de invoering van het rijbewijs;
- de algemene snelheidsbeperkingen;
- de gordeldraagplicht;
- de verplichte valhelm voor bromfietzers en motorrijders;
- de verlaging van het strafbaar alcoholgehalte van 1,5 naar 0,8 pro mille;
- de invoering van de zware overtredingen.

alsook:

- de verbetering van het wegennet, waaronder de aanleg van autosnelwegen;
- de verbetering van de passieve en actieve veiligheid van de auto's;
- de verbetering van de hulpverlening.

Na 1985 is tengevolge van de toename van het verkeer het aantal slachtoffers opnieuw gaan stijgen:

- in 1988: 86 818;
- in 1989: 88 668;

3. Factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden

De onveiligheid is functie van de:

— *Factor Mens*

Het gedrag van de verkeersdeelnemer speelt een sleutelrol in het zich voordoen van ongevallen. Deze factor is meer bepaald het onderwerp van onderhavig wetsontwerp, dat hierna wordt toegelicht.

— *Factor Voertuig*

Het voertuig is het instrument dat aanleiding is tot de onveiligheid. De verhoging van de veiligheid van het instrument betekent nog niet dat het veilig wordt aangewend. Veiligheidssystemen houden bovendien het risico in dat de subjectieve onveiligheid afneemt, zodat volgens de theorie van het constante risico, de objectieve onveiligheid even groot blijft.

In dit verband dient ook te worden gewezen op bepaalde tegenstrijdigheden tussen de conceptie en het imago van de huidige auto's en de doelstellingen van de verkeersveiligheid. Er moet naar gestreefd worden om zowel wat de constructie zelf betreft als wat de reclame betreft, eerder het accent te leggen op de veiligheid, het comfort en de milieuvriendelijkheid, dan op snelheid en prestaties.

— *Factor Infrastructuur*

De infrastructuur moet zodanig worden geconcipeerd en uitgevoerd dat zij tot een aanpassing van het gedrag van de bestuurders uitnodigt of hen er zelfs toe

l'augmentation du prix des carburants et de la crise économique d'une part et d'autre part d'un nombre de mesures comme:

- l'instauration du permis de conduire;
- les limitations générales de la vitesse;
- le port obligatoire de la ceinture de sécurité;
- le port obligatoire du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs et de motos;
- la diminution du taux punissable de l'alcoolémie de 1,5 à 0,8 pour mille;
- l'instauration des infractions graves.

ainsi que:

- l'amélioration de la voirie et la construction du réseau routier;
- l'amélioration de la sécurité passive et active des véhicules;
- l'amélioration de l'assistance en cas d'accidents.

Par suite de l'augmentation du trafic, le nombre de victimes a augmenté de nouveau après 1985:

- en 1988: 86 818.
- en 1989: 88 668.

3. Facteurs qui influencent la sécurité routière

L'insécurité est fonction du:

— *Facteur humain*

Le comportement de l'utilisateur de la route joue un rôle clé dans la production des accidents. Ce facteur est plus particulièrement l'objet du présent projet de loi qui est exposé ci-après.

— *Facteur véhicule*

Le véhicule est l'instrument qui donne lieu à l'insécurité. L'augmentation de la sécurité de l'instrument ne signifie pas encore qu'il est utilisé en toute sécurité. Les systèmes de sécurité comportent en outre le risque que l'insécurité subjective décroisse, de sorte que selon la théorie du risque constant, l'insécurité objective demeure tout aussi grande.

A ce sujet, il convient aussi d'attirer l'attention sur certaines contradictions entre la conception et l'image des voitures actuelles et les objectifs de la sécurité routière. Tant en matière de construction même que de publicité, il faut s'efforcer de mettre plus l'accent sur la sécurité, le confort, la protection de l'environnement que sur la vitesse et les prestations.

— *Facteur infrastructure*

L'infrastructure doit être conçue et réalisée de telle manière qu'elle invite et force même les conducteurs à adapter leur comportement. Il faut en plus tenir

dwingt. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de functies van de openbare ruimte, hetzij als verkeersfunctie, hetzij als woonfunctie. Tevens moet bijzonder aandacht worden besteed aan het gebruik door alle soorten weggebruikers van de openbare weg, wat aanleiding moet geven tot specifieke verkeersvoorzieningen, zoals fietspaden en beveiligde oversteekplaatsen.

De Zone 30-reglementering is een goed voorbeeld van hoe bepaalde verkeersmaatregelen gekoppeld kunnen worden aan infrastructurele aanpassingen, teneinde tot een aangepast verkeersgedrag in de woongebieden te komen.

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

4. Doelstellingen van het wetsontwerp

Dit wetsontwerp wijzigt de wet betreffende de politie over het wegverkeer, die een aantal dwingende en sanctionerende bepalingen voorschrijft met betrekking tot de bestuurders, dus met betrekking tot het gedrag van de mens in het verkeer. Deze wet handelt dus niet over de andere factoren die in de verkeersveiligheid betrokken zijn, nl. het voertuig en de infrastructuur, die door andere wettelijke en reglementaire bepalingen worden geregeld of onder andere overheden ressorteren.

Met betrekking tot deze twee factoren werden reeds de volgende maatregelen genomen:

- Het voertuig:
 - de invoering van de veiligheidsgordels achterin en de draagplicht;
 - het profiel van de banden;
 - vrachtwagens en autocars: de invoering van A.B.S.;
 - vrachtwagens: opspatafschermingsinrichtingen, de laterale bescherming en de extra achteruitkijkspiegels.
- De infrastructuur:
 - de invoering van de Zone 30.

De factor mens-weggebruiker kan eveneens vanuit verschillende invalshoeken worden benaderd:

- de verkeersopvoeding maakt niet alleen deel uit van het onderwijs op school, maar ook van alle educatieve en sensibiliserende acties die door ver-

compte des fonctions de l'espace public, soit en tant que fonction de circulation, soit en tant que fonction d'habitat. Il faut en même temps apporter une attention particulière à l'utilisation de la voie publique par les divers usagers de la route, et ceci doit être à l'origine d'équipements routiers spécifiques tels que les pistes cyclables et les passages protégés.

La réglementation Zone 30 est un bon exemple de la manière dont certaines mesures de circulation peuvent être liées à des adaptations de l'infrastructure en vue d'un comportement adéquat des conducteurs dans les zones d'habitat.

Il appartient cependant d'abord aux gestionnaires de la voirie (Régions, provinces et communes) de créer une infrastructure routière sûre, en tenant compte de la présence et du comportement de tous les usagers de la route (cyclistes, piétons, enfants, personnes âgées et handicapés), ainsi que d'un nombre de facteurs d'environnement qui touchent à la qualité de la vie et qui sont particuliers aux quartiers résidentiels.

4. Objectifs du projet de loi

Ce projet de loi modifie la loi relative à la police de la circulation routière, qui prescrit des mesures contraignantes et répressives à l'égard des conducteurs, pour ce qui concerne le comportement de l'individu dans la circulation. Cette loi ne traite donc pas des autres facteurs que la sécurité routière implique, comme le véhicule et l'infrastructure, qui sont régis par d'autres dispositions légales et réglementaires ou gérés par d'autres autorités.

Les mesures suivantes ont déjà été prises au sujet de ces deux facteurs:

- Le véhicule:
 - l'instauration des ceintures de sécurité à l'arrière et leur port obligatoire;
 - la profondeur des rainures des pneus;
 - poids lourds et autocars: instauration de l'A.B.S.;
 - poids lourds: les dispositifs de retenue d'eau, la protection latérale et les rétroviseurs supplémentaires.
- L'infrastructure:
 - l'instauration de la Zone 30.

Le facteur homme-usager de la route peut également être vu sous divers angles:

- l'éducation routière ne fait pas seulement partie de l'enseignement à l'école, mais aussi de toutes les actions éducatives et de sensibilisation qui mènent les

schillende instanties worden gevoerd. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid voert acties en campagnes op grote schaal, in samenwerking met rijkswacht en politie en andere instanties.

— de rijopleiding is specifiek gericht op de vorming van de toekomstige bestuurders. De invoering van het Europees rijbewijs gaf aanleiding tot het motorrijbewijs en een specifieke opleiding voor vrachtwagen- en autocarchauffeurs.

De verbetering van de rijopleiding, samen met de mogelijkheid om meer rijervaring te verwerven, maakt deel uit van de bespreking van onderhavig wetsontwerp.

— het verkeersreglement bepaalt gedetailleerd de regels die alle weggebruikers moeten naleven. De naleving ervan is dus een essentiële vereiste om het verkeer ordentelijk en veilig te laten verlopen. Binnenkort zal het verkeersreglement worden gewijzigd teneinde het fietsverkeer veiliger, vlotter en comfortabeler te laten verlopen;

— het verkeerstoezicht is essentieel om verkeersregels te doen naleven. Daarbij moet de nadruk worden gelegd op de preventieve rol die uitgaat van de zogenaamde pakkans, nl. de aanwezigheid van de ordediensten en de mate waarin dit toezicht als reëel wordt ervaren.

Het verkeerstoezicht moet gericht en selectief zijn, d.w.z. gemoduleerd naar tijd en plaats, bijvoorbeeld op de zwarte punten, tijdens de weekendnachten, ...

In het verkeersveiligheidsbeleid met betrekking tot de factor mens moet aan al deze elementen aandacht worden besteed, zodat zowel de educatieve en sensibiliserende maatregelen als de repressieve maatregelen elkaar versterken om tot het gewenste rijgedrag te komen.

Dit wetsontwerp van zijn kant legt het accent op de aanpak van de drie belangrijkste ongevalsoorzaken:

- het rijden onder invloed;
- de ongevalsbetrokkenheid van beginnende, vooral jonge bestuurders;
- het (herhaaldelijk) begaan van zware overtredingen.

Met betrekking tot elk van deze oorzaken stelt het wetsontwerp een bepaalde oplossing voor, die verder meer gedetailleerd wordt toegelicht:

- Het rijden onder invloed:
 - verlaging van het strafbare alcoholgehalte tot 0,5 pro mille;
 - verzwaring van de straffen voor een alcoholgehalte van ten minste 0,8 pro mille;
 - invoering van de ademanalyseapparatuur.

diverses instances. L'Institut belge pour la Sécurité routière entreprend des actions et mène des campagnes à grande échelle, en collaboration avec la gendarmerie, la police et d'autres instances;

— l'apprentissage à la conduite est axée spécifiquement sur la formation des futurs conducteurs. L'instauration du permis de conduire européen a donné lieu à l'instauration du permis de conduire pour motos et à une formation spécifique des conducteurs de poids lourds et d'autocars.

L'amélioration de l'écologie, alliée à la possibilité d'acquérir plus d'expérience, fait partie de l'examen du présent projet de loi.

— le code de la route définit en détail les règles que tous les usagers de la route doivent respecter. Son respect est donc une condition essentielle pour un écoulement ordonné et sûr du trafic. Le code de la route sera bientôt modifié en vue d'un écoulement plus sûr, plus fluide et plus confortable du trafic cycliste;

— la surveillance de la circulation est essentielle pour le respect des règles de la circulation. Il faut insister ici sur le rôle préventif de la possibilité de se faire prendre, c'est-à-dire la présence des services de l'ordre et la mesure dans laquelle ce contrôle est ressenti comme réel.

Le contrôle de la circulation doit être orienté et sélectif, c'est-à-dire modulé dans le temps et dans l'espace, par exemple aux points noirs, au cours des nuits de week-end, ...

La politique de sécurité routière axée sur le facteur humain doit porter attention à tous ces éléments, de sorte que tant les mesures éducatives et sensibilisantes que les mesures répressives se renforcent pour parvenir au comportement souhaité.

Ce projet de loi met pour sa part l'accent sur l'approche des trois causes principales d'accidents:

- la conduite sous influence;
- l'implication des conducteurs débutants et jeunes surtout;
- la récidive d'infractions graves.

Le projet de loi propose une solution précise à chacune de ces trois causes. Elles sont commentées en détail ci-après:

- La conduite sous influence:
 - diminution à 0,5 pour mille du taux punissable d'alcool;
 - renforcement des peines pour un taux d'alcool d'au moins 0,8 pour mille;
 - instauration de l'appareillage d'analyse de l'haleine.

— De beginnende bestuurders:

- de invoering van een periode tijdens welke rijervaring kan worden opgedaan;
- de invoering van een bijzonder opvolgings-systeem.

— De recidive van zware overtredingen:

- de invoering van het rijbewijs met punten.

Deze oplossingen werden in de bevoegde Kamercommissie grondig onderzocht en geëvalueerd. De principes die in het oorspronkelijke wetsontwerp zijn neergelegd, werden behouden, maar door de Commissie verder aangevuld en gedetailleerd, hetzij om bepaalde uitvoeringsmodaliteiten in de wet zelf op te nemen, hetzij om expliciete garanties te bieden inzake de rechten van de verdediging of de bescherming van het privé-leven.

5. Rijden onder invloed

Dronkenschap aan het stuur blijft een van de belangrijkste ongevalsoorzaken. In 30 tot 40 pct. van de dodelijke ongevallen speelt alcohol een rol. Bovendien blijkt dat vanaf 0,5 pro mille de ongevallenkans met 2,5 toeneemt.

Overeenkomstig een ontwerp-E.G.-richtlijn en een resolutie van het Europees Parlement en naar het voorbeeld van Nederland, Portugal en de Scandinavische landen, wordt in het wetsontwerp het strafbare alcoholgehalte op 0,5 pro mille gebracht.

— Bestrafing alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 pro mille

De strafbaarstelling voor 0,5 pro mille moet worden gezien als een signaal, namelijk dat het beter is om niet te rijden als men gedronken heeft.

Maatregelen:

- verplichting om onmiddellijk een geldsom te innen van 2 000 frank;
- drie uur rijverbod.

Er is geen gevangenisstraf of vervallenverklaring mogelijk en ook geen bestrafing op basis van recidive. De overtreding komt niet in het strafregister.

In het ontwerp werd een maximumboete van 500 frank ($\times 80$) bepaald (identiek aan de maximale boete voor de zware overtredingen): indien de onmiddellijke boete niet wordt betaald, moet de rechter immers de mogelijkheid hebben om de strafmaat te moduleren.

— Bestrafing alcoholgehalte van ten minste 0,8 pro mille en dronkenschap

De straffen worden verzwaard, alsmede voor de andere verkeersdelicten zoals het rijden zonder rijbewijs, vluchtmisdrijf..., nl. een gevangenisstraf van

— Les conducteurs débutants:

- instauration d'une période au cours de laquelle on peut acquérir une expérience de la conduite;
- instauration d'un système spécial de suivi.

— La récidive d'infractions graves:

- instauration du permis de conduire à points.

Ces solutions ont été examinées et évaluées par la Commission compétente de la Chambre. Les principes inscrits dans le projet original ont été maintenus, mais complétés et détaillés par la Commission, soit en vue d'insérer certaines modalités d'exécution dans la loi même, soit en vue d'offrir des garanties explicites en matière de droits de la défense ou de protection de la vie privée.

5. La conduite sous influence

L'ivresse au volant demeure une des causes principales des accidents graves. L'alcool joue un rôle dans 30 à 40 p.c. des accidents mortels. Il appert en outre que les probabilités d'accidents augmentent de 2,5 dès un taux d'alcool de 0,5 pour mille.

Conformément au projet de directive européenne, à une résolution du Parlement européen et à l'exemple des Pays-Bas, du Portugal et des pays scandinaves, le taux punissable d'alcool est ramené à 0,5 pour mille dans le projet.

— Pénalisation du taux entre 0,5 et 0,8 pour mille

La pénalisation d'un taux d'alcool de 0,5 pour mille doit être considérée comme un signal qu'il vaut mieux ne pas conduire lorsque l'on a bu.

Mesures:

- obligation de percevoir immédiatement une somme de 2 000 francs;
- trois heures d'interdiction de conduire.

Aucune peine d'emprisonnement ou de déchéance n'est possible, ni une punition sur la base de récidive. L'infraction n'est pas inscrite au casier judiciaire.

Une peine maximale de 500 francs ($\times 80$) est prévue dans le projet (identique à la peine maximale pour infractions graves): en effet le juge doit pouvoir moduler la peine si l'amende n'est pas payée immédiatement.

— Pénalisation de l'ivresse et d'un taux d'alcool d'au moins 0,8 pour mille

Les peines sont alourdies, ainsi que pour les autres délits tel que la conduite sans permis de conduire, le délit de fuite..., notamment d'une peine d'emprison-

15 dagen tot 6 maanden en/of een geldboete van 200 frank tot 2 000 frank ($\times 80$). In geval van recidive binnen 3 jaar, bedragen de straffen respectievelijk één maand tot twee jaar en/of 400 frank tot 5 000 frank ($\times 80$).

— Invoering ademanalyseapparatuur.

België is het laatste van de ons omringende landen om de elektronische ademanalyse in te voeren.

Na een positieve elektronische ademtest, die een aanduiding geeft over het alcoholgehalte, volgt een elektronische ademanalyse, die het strafrechtelijk bewijs oplevert. Er is in de mogelijkheid voorzien om onmiddellijk een analyse uit te voeren.

Deze apparaten moeten gehomologeerd zijn en regelmatig geijkt worden; de technische specificaties die vastgelegd zullen worden bij koninklijk besluit, zullen de garantie bieden dat deze apparaten betrouwbaar zijn en geen verkeerde metingen aangeven.

In principe volstaat één enkele ademanalyse om het alcoholgehalte definitief vast te stellen. Om alle risico's uit te sluiten, kan de betrokkene een bijkomende analyse vragen, die coherent moet zijn met de eerste analyse (dit wil zeggen dat het verschil tussen de beide metingen niet meer mag bedragen dan de door de technische specificaties bepaalde waarde). Zijn de beide resultaten niet coherent, dan wordt er een derde analyse uitgevoerd, die het resultaat van de eerste of tweede analyse moet bevestigen. In alle gevallen wordt de laagste meting in aanmerking genomen om het alcoholgehalte vast te leggen.

Zijn de uiteindelijke resultaten niet coherent, dan wordt de analyse als niet uitgevoerd beschouwd. In dat geval wordt de bloedproef opgelegd.

Een alcoholgehalte van 0,8 g per liter bloed komt overeen met 0,35 mg per liter alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht; een alcoholgehalte van 0,5 g per liter bloed komt overeen met 0,22 mg per liter alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht.

— Behoud van de bloedproef en de bloedanalyse in de volgende gevallen:

- de ademanalyse kan niet worden uitgevoerd (niet beschikbaar of onmogelijkheid om te blazen);
- de ademanalyse wordt als niet uitgevoerd beschouwd (na drie analyses, waarvan de resultaten niet coherent zijn);
- bij wijze van tegenexpertise: de betrokkene kan een bloedproef vragen bij wijze van tegenexpertise, wanneer hij tenminste 0,8 pro mille alcoholgehalte heeft. Deze mogelijkheid werd ingelast wegens de zwaarte van de bestraffing die eruit voortvloeit.

nement de 15 jours à 6 mois et/ou d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ($\times 80$). En cas de récidive dans les 3 ans, les peines s'élèvent respectivement d'un mois à deux ans et/ou de 400 à 5 000 francs ($\times 80$).

— Adoption d'un appareillage d'analyse de l'haleine

La Belgique est le dernier des pays environnants à instaurer l'analyse électronique de l'haleine.

Un test électronique positif de l'haleine, qui donne une indication sur le taux d'alcool, est suivi d'une analyse électronique de l'haleine, qui apporte la preuve pénale. La possibilité d'une analyse immédiate a été prévue.

Ces appareils doivent être homologués et régulièrement étalonnés; les spécifications techniques qui seront arrêtées par arrêté royal, garantiront que ces appareils sont fiables et ne donnent aucune mesure erronée.

Une seule analyse de l'haleine suffit en principe à fixer définitivement le taux d'alcool. Pour exclure tout risque, l'intéressé peut demander une analyse supplémentaire qui doit être cohérente avec la première (c'est-à-dire que la différence entre les deux mesures ne peut pas être supérieure à la valeur fixée par les spécifications techniques). Si les deux résultats ne sont pas cohérents, une troisième analyse est exécutée qui doit confirmer le résultat de la première ou de la seconde analyse. Dans tous les cas, c'est la mesure la plus basse qui est prise en considération pour fixer le taux d'alcool.

Si les résultats finaux ne sont pas cohérents, l'analyse est considérée comme ne pas avoir été exécutée. Dans ce cas l'épreuve du sang est imposée.

Un taux d'alcool de 0,8 g par litre de sang correspond à 0,35 mg par litre d'alcool dans l'air alvéolaire expiré; un taux d'alcool de 0,5 g par litre de sang correspond à 0,22 mg par litre d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

— Maintien de l'épreuve et de l'analyse du sang dans les cas suivants:

- l'analyse de l'haleine ne peut pas être exécutée (non disponible ou impossibilité de souffler);
- l'analyse de l'haleine est considérée comme non exécutée (après trois analyses dont les résultats ne sont pas cohérents);
- à titre de contre-expertise: l'intéressé peut demander un examen du sang à titre de contre-expertise, lorsque son taux d'alcool est d'au moins 0,8 pour mille. Cette possibilité a été insérée en raison de la gravité de la sanction qui en résulte.

— Kostprijs van de bloedproef en de bloedanalyse

De ademanalyse zelf brengt voor de betrokkene geen kosten mee; de bloedproef en -analyse is altijd ten laste van de overheid in geval van een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 pro mille; in het geval van een alcoholgehalte van tenminste 0,8 pro mille, is de bloedproef en -analyse ten laste van de betrokkene, indien de overtreding bewezen is.

6. Opleiding van beginnende bestuurders

Iedereen is het erover eens dat het probleem van de weekendongevallen dringend aangepakt moet worden.

Wetenschappelijk onderzoek (o.a. aan de K.U. Leuven) heeft bewezen dat de beginnende bestuurders te weinig rijervaring hebben om vooral in risicovolle omstandigheden (weekendnachten, euforie van het uitgaansleven, alcohol, passagiers, ...) de rijtaak aan te kunnen. Beginnende bestuurders hebben nog geen « verkeersgeheugen » waaruit ze kunnen putten om het hoofd te bieden aan bepaalde verkeerssituaties.

Daarom bepaalde het oorspronkelijke wetsontwerp de invoering van een stageperiode na het behalen van het rijbewijs, tijdens welke de beginnende bestuurder aan bepaalde beperkingen werd onderworpen en het systeem van het rijbewijs met punten op een bijzondere wijze zou worden toegepast.

De Kamercommissie was evenwel van oordeel dat het beter was om in de stageperiode twee periodes te onderscheiden, nl. een periode met restricties enerzijds en een opvolgingsperiode door middel van het rijbewijs met punten anderzijds. Deze laatste periode gaat in na het behalen van het definitieve rijbewijs, zoals trouwens in het oorspronkelijk ontwerp was bepaald. De duur ervan is vastgelegd op 18 maanden, gedurende welke de beginnende bestuurder een bijzondere voorzichtigheid aan de dag zal moeten leggen.

De eerstgenoemde periode (met restricties) zal ingevoerd worden vóór het rijbewijs wordt verkregen, met andere woorden vóór het praktisch examen wordt afgelegd. Het is inderdaad zo dat deze periode zich eerder in de opleidingsfase situeert als een verlengstuk van de basisopleiding. Tijdens deze periode zal de kandidaat-bestuurder onder begeleiding de noodzakelijke rijervaring kunnen opdoen, die tevens kan worden geëvalueerd op het praktisch examen.

Bovendien moet de mogelijkheid worden geschapen om de toekomstige bestuurders reeds op jongere leeftijd op hun chauffeursloopbaan voor te bereiden door middel van een uitgebreide opleiding en een langdurige leerperiode. Zoals dat in Frankrijk al het geval is, zal daarom de mogelijkheid worden geschapen om reeds vóór de leeftijd van 18 jaar de rijoplei-

— Coût du prélèvement et de l'analyse du sang

L'analyse de l'haleine même n'entraîne aucun frais pour l'intéressé; le prélèvement et l'analyse du sang sont toujours à charge des autorités si le taux d'alcool est entre 0,5 et 0,8 pour mille; si le taux d'alcool est d'au moins 0,8 pour mille, le prélèvement et l'analyse du sang sont à charge de l'intéressé, si l'infraction est prouvée.

6. La formation des conducteurs débutants

Chacun convient que le problème des accidents du week-end doit être attaqué d'urgence.

La recherche scientifique (entre autres à la K.U. Leuven) a prouvé que les conducteurs débutants ont trop peu d'expérience de la conduite, surtout pour rouler dans des conditions à hauts risques (nuits de week-end, euphorie des sorties, alcool, passagers, ...). Les conducteurs débutants n'ont aucune « mémoire de la circulation » dans laquelle ils peuvent puiser pour faire face à certaines situations.

C'est pourquoi, le projet de loi original impose l'instauration d'une période de stage après l'obtention du permis de conduire. Au cours de celle-ci, le conducteur débutant sera soumis à certaines restrictions et le système du permis de conduire à points sera appliqué d'une manière particulière.

La Commission de la Chambre a cependant estimé qu'il était préférable de distinguer deux périodes dans la période de stage, notamment une période de restrictions, d'une part, et une période de suivi au moyen du permis de conduire à points, d'autre part. Cette dernière prend cours à l'obtention du permis de conduire définitif, comme le prévoyait d'ailleurs le projet original. La durée en est fixée à 18 mois au cours desquels le conducteur débutant devra faire preuve d'une prudence particulière.

La première période (à restrictions) sera instaurée avant l'obtention du permis de conduire, en d'autres termes avant de passer l'examen pratique. Cette période se situe, en effet, dans la phase de formation, comme un prolongement de la formation de base. Au cours de cette période, le candidat conducteur pourra acquérir sous assistance l'expérience indispensable qui pourra aussi être évaluée à l'examen pratique.

Il faut en outre créer la possibilité de préparer dès un plus jeune âge déjà les futurs conducteurs à leur carrière d'automobiliste par une formation étendue et une longue période d'apprentissage. Comme en France, on créera donc la possibilité d'entamer sa formation, avant 18 ans. L'objectif est donc d'instaurer, à partir de 17 ans et à des conditions strictes, avec

ding te beginnen. Aldus is het de bedoeling om, onder strikte voorwaarden van opleiding, vanaf 17 jaar een scholingsperiode van één jaar in te voeren met begeleiding en restricties, zodat op de leeftijd van 18 jaar het definitieve rijbewijs kan worden verkregen.

Gelet op het feit dat de rijopleiding bij koninklijk besluit wordt gereguleerd, zal de invoering van de scholingsperiode en de vervroegde opleiding eveneens via reglementaire weg geschieden.

7. Rijbewijs met punten

Het rijbewijs met punten, dat in een aantal landen (Duitsland, Groot-Brittannië, Canada, V.S.A.) is ingevoerd of zal worden ingevoerd (Frankrijk), heeft vooral een preventieve werking: de bestuurder die herhaaldelijk zware overtredingen begaat, zal weliswaar worden gesanctioneerd, maar door het systeem zal hij geneigd zijn om minder overtredingen te begaan, terwijl de bestuurder die occasioneel overtredingen begaat, meer op zijn hoede zal zijn.

De maatregelen die bepaald zijn in het ontwerp zijn positief gericht op de herscholing en niet op de intrekking van het rijbewijs. Alleen in het geval van recidive volgt effectief een schorsing van het recht tot sturen.

— Administratief systeem

Het rijbewijs met punten sluit aan bij de administratief bepaalde voorwaarden om het rijbewijs te krijgen of te behouden. Het systeem staat bijgevolg los van het gerechtelijk systeem; er komt niets op het strafregister.

— Kenmerken van het systeem

- de overtredingen die in aanmerking komen, worden bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit vastgelegd;

- alleen de verkeersdelicten en zware overtredingen kunnen in aanmerking komen, die het voorwerp moeten geweest zijn van:

- * een definitieve veroordeling door de rechter;

- * een definitieve betaling ingevolge een minnelijke schikking, voorgesteld door het parket of een onmiddellijke inning (ingevolge een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 pro mille).

- de punten per overtreding worden vastgelegd in een koninklijk besluit en bedragen maximaal 3; ingeval van samenloop is het maximum 4;

- de overtredingen, alsmede de punten worden genoteerd in een centraal bestand, dat in de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen wordt opgericht;

- na een eerste registratie in het centraal bestand wordt de betrokkene op de hoogte gebracht;

accompagnement et restrictions, une période de formation d'un an de manière à pouvoir obtenir le permis définitif à 18 ans.

La formation étant réglementée par arrêté royal l'instauration de la période d'écologie et de la période d'apprentissage anticipé le sera également par voie réglementaire.

7. Le permis de conduire à points

Le permis de conduire qui est instauré dans plusieurs pays (Allemagne, Grande-Bretagne, Canada, U.S.A.) ou le sera (France) a surtout une action préventive: le conducteur qui commet fréquemment des infractions graves, sera puni, il est vrai, mais par le système il sera enclin à commettre moins d'infractions, alors que le contrevenant occasionnel sera plus sur ses gardes.

Les mesures fixées dans le projet sont positivement axées sur le recyclage et non sur le retrait du permis de conduire. Seule la récidive sera suivie d'une suspension effective du droit de conduire.

— Système administratif

Le système à points cadre dans les conditions administrativement fixées pour obtenir et garder le permis de conduire. Le système est donc distinct du système judiciaire; rien n'est inscrit au casier judiciaire.

— Caractéristiques du système

- les infractions, qui entrent en ligne de compte, sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres;

- seuls peuvent entrer en ligne de compte, les délits de circulation et les infractions graves qui ont dû faire l'objet:

- * d'une condamnation définitive par le juge;

- * d'un paiement définitif suite à une transaction proposée par le parquet ou une perception immédiate (suite à un taux d'alcool entre 0,5 et 0,8 pour mille).

- les points par infraction sont fixés par un arrêté royal et sont de 3 au maximum; en cas de concours le maximum est de 4;

- les infractions et les points sont enregistrés dans un fichier central créé auprès du Ministère des Communications;

- l'intéressé est informé après un premier enregistrement au fichier central;

- na 4 punten wordt hij eveneens op de hoogte gebracht met mogelijkheid om na het volgen van een veiligheidskursus op 2 terug te vallen; deze mogelijkheid kan slechts éénmaal om de drie jaar worden toegepast;

- het maximum is 6 punten, waarbij de sanctie is het volgen van een cursus binnen een door de Koning bepaalde periode; zo niet, dan wordt het recht tot studeren voor één maand opgeschort;

- in geval van recidive binnen vijf jaar, is er altijd een opschorting van drie maand en de verplichting om een cursus te volgen;

- alleen de overtredingen van de laatste drie jaar worden in rekening gebracht; dat wil zeggen dat men in elk geval na drie jaar zonder overtreding terug op nul komt;

- inzake de sancties is het principe « non bis in idem » niet van toepassing:

* het systeem van het rijbewijs met punten en het gerechtelijk systeem staan volledig onafhankelijk van elkaar;

* de sanctie is gericht op het volgen van een cursus;

* bij recidive is er een parallellisme mogelijk, in zoverre het verval en de opschorting tegelijk kunnen worden uitgevoerd, maar de cursus moet in elk geval worden gevolgd;

* er is bepaald dat de Koning de uitvoeringsmodaliteiten van de opschorting van het rijbewijs bepaalt;

- de inhoud van de cursus: dit is geen examen maar een pedagogisch en therapeutisch verantwoorde groepsessie met audiovisueel materiaal en dergelijke, teneinde de betrokkenen hun onveilig rijgedrag en de gevolgen ervan inzake ongevallen te doen inzien, zodat zij zich in de toekomst bewust zijn van hun rijgedrag en dit ook zouden verbeteren. Er worden drie cursussen gepland:

* alcohol;

* rijgedrag in het algemeen;

* specifiek voor beginnende bestuurders.

- inzake de bescherming van het privé-leven neemt het wetsontwerp de bepalingen over van het ontwerp van wet betreffende de bescherming van het privé-leven en verwijst het naar de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, inzake de bevoegdheden uitgeoefend door de Commissie voor de bescherming van het privé-leven.

- après 4 points il est également informé, avec possibilité de revenir à 2 points après un cours; cette possibilité ne peut être appliquée qu'une fois en trois ans;

- le maximum est de 6 points et la sanction est de suivre un cours dans un délai fixé par le Roi; sinon le droit de conduire est suspendu pour un mois;

- en cas de récidive dans les cinq ans, il y a toujours suspension de trois mois et obligation de suivre un cours;

- seules les infractions des trois dernières années sont portées en compte; cela signifie que l'on retombe en tout cas à zéro après trois ans sans infraction;

- en ce qui concerne les sanctions, le principe « non bis in idem » n'est pas d'application:

* le système de permis de conduire à points et le système judiciaire sont entièrement indépendants l'un de l'autre;

* la sanction est axée sur la suite d'un cours;

* en cas de récidive, un parallélisme est possible pour autant que la déchéance et la suspension puissent être exécutées ensemble, mais le cours doit être suivi en tout cas;

* il est stipulé que le Roi fixe les modalités d'exécution de la suspension du permis de conduire;

- la matière du cours: ce n'est pas un examen mais une session de groupe justifiée aux points de vue pédagogique et thérapeutique, avec matériel audiovisuel et autre, pour attirer l'attention des intéressés sur leur comportement imprudent et ses conséquences en matière d'accidents, de manière à ce qu'ils deviennent conscients de leur comportement et qu'ils l'améliorent. Trois cours sont prévus:

* alcool;

* comportement dans la conduite en général;

* spécifique pour conducteurs débutants.

- en matière de protection de la vie privée, le projet de loi reprend les dispositions du projet de loi sur la vie privée et renvoie à la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la sécurité sociale, en ce qui concerne les compétences exercées par la Commission de la protection de la vie privée.

Toelichting bij de wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Het voorliggend wetsontwerp wijzigt bovengenoemde wet op vier punten :

1. Doelstellingen van de wet

In artikel 1, § 1, worden de woorden « Met het oog op de verkeersveiligheid en ter bevordering van een rationeel energieverbruik » geschrapt.

De technische reglementering van de voertuigen heeft niet alleen betrekking op deze doelstellingen, maar vertoont eveneens aspecten met betrekking tot de bescherming van de consument, het leefmilieu, enz.

Vooraan staat echter de zorg om, hoofdzakelijk ter uitvoering van de Europese richtlijnen, de uniformiteit en de gelijkvormigheid van het voertuigenpark in België te waarborgen.

2. Wettelijke basis inzake bijkomende erkenningsvoorwaarden voor de instellingen voor de technische controle

Het wetsontwerp geeft de grondslag voor de invoering van twee bijkomende erkenningsvoorwaarden die tot nog toe van toepassing zijn in het bestaande protocolakkoord, gesloten tussen de Minister van Verkeerswezen en de instellingen voor de technische controle, en die in het reglementair kader van het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de erkenningsvoorwaarden behouden dienen te blijven.

— De eerste erkenningsvoorwaarde slaat op de toetreding tot een regularisatiesysteem, waarbij er tussen de instellingen een verrekening gebeurt, wegens enerzijds de noodzakelijke continuïteit en de uniformiteit van de dienstverlening (waaronder de tarieven) en anderzijds de uiteenlopende exploitatievoorwaarden.

De verrekening gebeurt op basis van een gemiddelde kostprijs, waarbij de meerkosten uit hoofde van de opgelegde voorzieningen, de gelijkmatige bediening van de gebruikers binnen een bepaalde afstand (25 km) en de uniforme tarifiering over heel het land worden gecompenseerd. In gebieden met een lage bevolkingsdichtheid liggen de exploitatiekosten, qua infrastructuur en personeel van de technische-controlestations, immers aanzienlijk hoger. Dit is niet het geval voor de technische-controlestations in dicht bevolkte gebieden, waarbij de gunstigere exploitatievoorwaarden een lagere kostprijs dan de gemiddelde kostprijs tot gevolg hebben.

Commentaire de la modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Le présent projet de loi modifie la loi précitée en quatre points :

1. Objectifs de la loi

A l'article 1^{er}, § 1^{er}, il y a lieu de supprimer les mots « En vue d'assumer la sécurité routière et de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie ».

La réglementation technique sur les véhicules porte non seulement sur ces objectifs, mais présente aussi des aspects sur la protection du consommateur, de l'environnement etc.

Prioritaire est cependant le souci de garantir l'uniformité et la conformité du parc automobile en Belgique, principalement en exécution des directives européennes.

2. Base légale des conditions supplémentaires d'agrément des organismes de contrôle technique

Le projet de loi jette la base de l'instauration de deux conditions supplémentaires d'agrément qui sont jusqu'à présent d'application dans le protocole d'accord conclu entre le Ministre des Communications et les organismes de contrôle technique et qui doivent être maintenues dans le cadre réglementaire du projet d'arrêté royal concernant les conditions d'agrément.

— La première condition d'agrément porte sur l'affiliation à un système de régularisation qui opère une compensation entre les organismes en raison de la continuité et uniformité indispensables du service (dont les tarifs) d'une part et les conditions divergentes d'exploitation d'autre part.

La compensation se fait sur la base d'un prix de revient moyen où les coûts supplémentaires dus aux équipements imposés, au service régulier des usagers dans une distance déterminée (25 km) et à une tarification uniforme dans tout le pays sont compensés. En effet, les frais d'exploitation afférents à l'infrastructure et au personnel sont nettement plus élevés pour les stations de contrôle situées dans les régions à faible densité de population. Tel n'est pas le cas pour les stations de contrôle technique des régions à forte densité de population où les conditions d'exploitation favorables sont à l'origine d'un prix de revient inférieur au normal.

Deze minderkosten ten opzichte van het uniforme tarief worden aangewend om de meerkosten ten opzichte van dit tarief te dekken. Dit mechanisme maakt het voorwerp uit van de verrekeningen tussen de instellingen, die zich in de ene of de andere situatie bevinden.

— De tweede erkenningsvoorwaarde heeft betrekking op de bijdrage tot de financiering van de door de Koning aangewezen instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen.

Deze voorwaarde zal de wettelijke grondslag zijn voor de voortzetting van de huidige financiering van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid door de instellingen voor de technische controle.

Conform het advies van de Raad van State wordt in de wet het maximumpercentage van de bijdrage vastgelegd op 10 pct. van de totale netto-ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan de instellingen zijn toevertrouwd.

3. Invoering administratieve boetes voor de instellingen voor de technische controle

De huidige wet bepaalt enkel dat de administratieve controle aanleiding kan geven tot de intrekking van de erkenning van de instellingen voor de technische controle.

In het wetsontwerp wordt de mogelijkheid opgenomen om administratieve boetes in te voeren, waarvan het bedrag en de modaliteiten door de Koning worden bepaald.

Het is inderdaad zo dat een verregaande maatregel zoals de intrekking van een erkenning niet altijd de meest adequate en opportune oplossing is om de niet-naleving van de wettelijke voorschriften door de instellingen voor de technische controle te sanctioneren.

4. Geschillenregeling

Teneinde de rechten van de verdediging bij de toepassing van de administratieve maatregelen beter te waarborgen, wordt in het wetsontwerp bepaald dat eerst het advies ingewonnen moet worden van een paritair samengestelde commissie bestaande uit leden van de administratie, en, naargelang van het geval, uit vertegenwoordigers van de nijverheid of van de instellingen voor de technische controle. Het beroep bij de gewone rechtbanken blijft openstaan.

Deze gerechtelijke procedure volgens welke de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, het uit de handel of uit het verkeer nemen van voertuigen kan gelasten, wordt in het wetsontwerp verder gedetailleerd.

Ces coûts inférieurs par rapport au tarif uniforme sont destinés à couvrir les coûts supplémentaires. Ce mécanisme est l'objet de la compensation entre les organismes qui se trouvent dans l'une ou dans l'autre situation.

— La seconde condition d'agrément concerne la participation au financement de l'organisme désigné par le Roi, auquel il appartient de promouvoir la sécurité routière.

Cette condition sera la base légale de la continuation du financement actuel de l'Institut belge pour la sécurité routière par les organismes de contrôle technique.

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, la loi fixe le pourcentage maximum à 10 p.c. des recettes nettes totales qui proviennent des missions confiées par le Roi aux organismes.

3. Instauration d'amendes administratives pour les organismes de contrôle technique

La loi en vigueur dispose uniquement que le contrôle administratif peut donner lieu au retrait de l'agrément des organismes de contrôle technique.

Le projet de loi permet d'instaurer des amendes administratives dont le Roi fixe le montant et les modalités.

En effet, une mesure extrême comme le retrait de l'agrément n'est pas toujours la mesure la plus adéquate et la plus opportune pour sanctionner le non-respect des prescriptions légales par les organismes de contrôle technique.

4. Règlement des contentieux

Pour garantir davantage les droits de la défense lors de l'application des mesures administratives, le projet de loi dispose qu'il y a lieu d'abord de demander l'avis d'une commission constituée de façon paritaire de membres de l'administration, et, selon le cas, de représentants de l'industrie ou de ceux des organismes de contrôle technique. Il est toujours possible d'interjeter appel auprès des tribunaux ordinaires.

Le projet précise la procédure judiciaire selon laquelle le Ministre, qui a le transport par terre dans ses attributions, peut ordonner le retrait des véhicules de la vente ou de la circulation.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een senator merkt op dat de Minister poogt een aantal maatregelen als heel gewoon te laten doorgaan ofschoon uit de aandachtige lectuur van de memorie van toelichting en van het Kamerverslag blijkt dat zij helemaal niet zo onbeduidend zijn.

Spreker wil niet uitweiden over het beginsel van de individuele vrijheid, doch naar zijn oordeel moet de auto ten minste als een communicatiemiddel worden gezien.

Hij is een bevoorrecht goed dat men niet van de ene dag op de andere kan afschaffen en bovendien is de auto voor sommigen beroepshalve onmisbaar.

De auto is dus zeker geen stuk speelgoed zoals men dat wil doen geloven.

Het Kamerverslag geeft statistieken over de oorzaken van ongevallen. Zelfs dagen en tijdstippen waarop er bijzonder ernstige problemen bestaan, worden erin vermeld.

Een en ander is niet noodzakelijk ernstig en exact.

Nu is het zo dat men hier maatregelen wil invoeren die voor iedereen en onder alle omstandigheden gelden, zonder enige vorm van onderscheid.

Op dat punt vertoont de redenering een hiaat.

De ongevallen zouden toe te schrijven zijn aan de volgende oorzaken:

— Niet aangepaste snelheid.

Dat is een vaag begrip met een twijfelachtige betekenis.

Op sommige plaatsen stemmen de snelheidsbeperkingen niet overeen met de bestaande verkeersrealiteit.

Stel dat er ergens een gat in het wegdek is. De Staat, die zijn verantwoordelijkheid wil ontlopen, signaleert met een bord dat het wegdek beschadigd is. Indien er dan toch een automobilist in dat gat terechtkomt, zal nadien worden beweerd dat zijn snelheid niet was aangepast.

— Verlies van de controle over het stuur.

Dat is soms ook te wijten aan de slechte wijze waarop bepaalde wegen zijn aangelegd.

— Het weigeren van de voorrang is voor 40 pct. oorzaak van ongevallen.

Die overtreding wordt hier evenwel niet op dezelfde manier gestraft als overdreven snelheid of rijden onder invloed.

De Minister merkt op dat de regeling van het rijbewijs met punten niet meer aandacht besteedt aan de snelheid dan aan andere aspecten.

II. DISCUSSION GENERALE

Un sénateur fait remarquer que le Ministre tente de banaliser des mesures qui sont loin d'être anodines, si on lit attentivement l'exposé des motifs et le rapport de la Chambre.

Il ne compte pas faire un exposé sur le principe de la liberté individuelle, mais il estime que la voiture doit être considérée à tout le moins comme un instrument de communication.

C'est un élément privilégié qu'on ne peut supprimer du jour au lendemain. Enfin, pour certains elle est même indispensable professionnellement.

Ce n'est donc certainement pas un jouet comme on essaie de le faire croire.

Le rapport de la Chambre contient des éléments statistiques sur les origines des accidents. On indique même les jours et heures où les problèmes sont particulièrement graves.

Tout cela n'est pas nécessairement sérieux et exact.

Or, on prend ici des mesures visant tout le monde et toutes les situations, sans distinction.

Il y a là une fracture dans le raisonnement.

Quant aux causes des accidents, elles seraient les suivantes:

— Vitesse non adaptée.

C'est une notion floue fort sujette à caution.

A certains endroits les indications de vitesse ne correspondent pas à la réalité.

S'il y a un trou dans la chaussée et que l'Etat, pour s'exonérer de sa responsabilité place un panneau signalant que la route est dégradée mais que, malgré cela un automobiliste tombe dans le trou, on dira que sa vitesse était inadaptée.

— Perte de contrôle du véhicule.

Elle est parfois due également à la mauvaise conformation de certaines routes.

— Les refus de priorité sont pour 40 p.c. dans les causes d'accidents.

Cependant ils ne sont pas réprimés ici de la même manière que l'excès de vitesse ou l'alcoolémie.

Le Ministre fait remarquer que le permis à points ne met pas plus l'accent sur la vitesse que sur autre chose.

Dezelfde senator geeft toe dat die regeling eveneens op andere overtredingen doelt, doch in het bijzonder op de snelheid. Toch is hij van mening dat ook wanneer er geen sprake is van overdreven snelheid, het weigeren van de voorrang nog altijd een ernstige overtreding vormt.

Als voorbeeld haalt hij aan dat hijzelf op de auto-weg naar Luik een wagen opgemerkt heeft die met een snelheid van ongeveer 100 km per uur tegen de verkeersrichting inreed.

Indien daar toen een radar had gestaan, had hij betrapt kunnen worden omdat hij 140 km per uur reed; de spookrijder evenwel niet, ofschoon die overtreding heel wat ernstiger is.

Wil dit ontwerp wel beteugelen waar het nodig is?

Men beweert dat zulks maar een facet van het probleem is. Had men inderdaad ook niet alle gevaarlijke verkeerspunten kunnen wegwerken? Voorts is het raadzaam een zeer stringent beleid te voeren op het stuk van de controle op de technische onderdelen en de bestuurders beter te informeren en degelijker op te leiden.

Hij meent dat dit ontwerp in hoofdzaak gericht is tegen de volgende categorieën van bestuurders:

1. Jongeren

Zij vormen stevast het mikpunt. Voor sommigen is dat zeer terecht maar het ontwerp treedt repressief op tegen alle jongeren, zonder enige vorm van onderscheid. De meerderjarigheid werd op 18 jaar gebracht. Op die leeftijd kan men voortaan alle handelingen uitvoeren, behalve een voertuig besturen! Dat is een vergissing, omdat dat reeds vrij laat is. Jongeren die nu 16 jaar oud zijn, bezitten heel wat meer maturiteit dan hun voorgangers enkele jaren geleden. Hun leeftijd is het aangewezen tijdstip om de controle over een auto als vervoermiddel aan te leren. De auto is geen heilige koe meer. Velen onder hen rijden per motor en zijn volledig in staat hun plaats in het verkeer in te nemen.

Bovendien zijn zij op die leeftijd nog schoolplichtig en dus kan men de school betrekken bij hun opleiding.

De senator meent dat op jeugdige leeftijd een auto leren besturen een pluspunt vormt.

Sommigen beweren dat men moet nagaan wat er in andere landen gebeurt. Spreker is het daarmee eens doch hij denkt dat het ontwerp vooral de repressieve kanten heeft overgenomen. Over de Duitse statistieken wordt hier met geen woord gerept: zij zijn niet zo verontrustend ofschoon er in dat land geen snelheidsbeperking bestaat.

Voor de jongeren voorziet het ontwerp in een rijopleiding met een beperkt rijbewijs met punten zodat het gemakkelijker ingetrokken kan worden.

Le sénateur reconnaît que d'autres infractions sont, bien entendu, visées également mais on insiste particulièrement sur la vitesse. Or, il estime que même s'il n'y a pas d'excès de vitesse un refus de priorité est toujours grave.

Il donne l'exemple où, roulant sur l'autoroute en direction de Liège, il a vu une voiture qui circulait aux environs de 100 km à l'heure, arriver en sens inverse!

A la limite, s'il y avait eu un radar, il aurait été pris parce qu'il faisait du 140 km à l'heure, et l'autre pas, alors que l'infraction est de loin beaucoup plus grave.

Ce projet vise-t-il bien à réprimer ce qu'il faut?

On dit que ce n'est qu'un élément de la problématique. En effet, n'aurait-on pas pu aussi éliminer tous les points noirs dangereux? D'autre part, il serait bon de mener une politique d'extrême sévérité en matière de contrôle des organes techniques et d'organiser une meilleure information et éducation du conducteur.

Il estime que ce projet s'en prend principalement aux catégories suivantes de conducteurs:

1. Les jeunes

On les attaque toujours. Pour certains c'est justifié mais ici on se montre répressif à l'égard de tous, sans discernement. Actuellement la majorité est fixée à 18 ans. On peut alors tout faire, sauf conduire! C'est une erreur, il est déjà tard. Les jeunes qui ont 16 ans aujourd'hui sont beaucoup plus mûrs qu'il y a quelques années. C'est un bon âge pour la prise de contrôle d'une auto comme moyen de déplacement. Elle est démystifiée. Beaucoup d'entre eux font de la moto et sont parfaitement capables de s'insérer dans la circulation.

En outre, ils sont encore à l'âge scolaire et il est également possible d'associer l'école à leur formation.

Le sénateur estime qu'apprendre à conduire tôt est un plus.

On dit qu'il faut voir ce qui se passe dans les autres pays. D'accord, mais on a repris ici tout ce qui était répressif. Il faut remarquer qu'on ne parle pas des statistiques allemandes, qui ne sont pas bien terribles alors que la vitesse n'y est pas limitée.

Pour les jeunes on prévoit une période d'apprentissage avec un permis à points réduit, de sorte qu'il puisse être retiré plus vite.

2. Bejaarden

De senator spreekt zijn ongerustheid uit over het feit dat er eerlang in de Kamer een voorstel van wet wordt ingediend tot invoering van een medisch onderzoek vanaf een zekere leeftijd. Dat voorstel handelt ongetwijfeld over personen van boven de zestig jaar.

Als men het aangevoerde statistisch materiaal onderzoekt, stelt men evenwel vast dat de ongevallen op zondag niet zozeer veroorzaakt worden door jongeren, noch door ouderen, maar door zondagsrijders. Het gaat om mensen die niet over voldoende rijvaardigheid beschikken en wier auto vaak technische mankementen vertoont.

In de regel zijn bejaarden voorzichtig; zij zijn zich tevens bewust van hun toestand.

Voorts zou men nog moeten nagaan of de bedoelde overtredingen wel degelijk uitsluitend aan de leeftijd toe te schrijven zijn.

3. De gehandicapten

Zij beschikken over aangepaste wagens. Men moet er zich voor hoeden deze categorie chauffeurs te benadelen.

Tot besluit merkt hij op dat de Minister heeft gezegd dat dit ontwerp sommige categorieën buiten beschouwing laat maar dat dit later kan veranderen.

Indien men een probleem aanpakt moet men het in zijn geheel aanpakken.

De senator herhaalt vervolgens dat dit ontwerp zeker problemen zal opleveren voor degenen die veel rijden. Men stelt een aanzienlijke verhoging vast van het aantal particuliere voertuigen tussen 1978 en 1988, namelijk 22 pct. Het aantal ongevallen is in die periode afgenomen met 25 pct.

Maar het is een feit dat hoe meer men rijdt, hoe groter de risico's worden. De radars worden over het algemeen niet geplaatst op gevaarlijke punten. Bovendien zijn het niet degenen die veel rijden die 's nachts of tijdens het weekend een gevaar vormen. Zij zullen echter wel, net als iedereen, betrap worden.

In sommige gevallen zouden op de overtredingen beter aangepaste straffen moeten staan. Iemand die de autosnelweg oprijdt in de verkeerde richting is ofwel een gek, ofwel een moordenaar, ofwel dronken. Dat staat geenszins in verhouding tot de overtreding die begaan wordt door iemand die tegen 140 km/uur rijdt.

Hij benadrukt ook het feit dat men met geen enkele verzachtende omstandigheid rekening houdt.

Het doel van het ontwerp lijkt vooral te zijn dat de schrik voor de straf er goed zou inzitten, en dat er dus defensief wordt gereden.

2. Les personnes âgées

Il est alarmé par l'annonce du dépôt d'une proposition de loi, à la Chambre, instaurant un examen médical après un certain âge. Cela vise sans doute les plus de soixante ans.

Or, selon les statistiques invoquées, le dimanche les accidents ne sont pas particulièrement provoqués ni par les jeunes, ni par les vieux conducteurs mais bien par les conducteurs du dimanche. Ces derniers, manquent d'habileté et disposent souvent de mécaniques en mauvais état.

Les personnes âgées, elles, sont généralement prudentes, et conscientes de leur état.

Il faudrait aussi voir si les infractions visées sont bien dues uniquement à l'âge.

3. Les handicapés

Ceux-ci disposent de voitures adaptées. Il faut faire bien attention à ne pas atteindre ces catégories de pilotes.

Pour terminer, il fait remarquer que le Ministre a dit que certaines catégories ne sont pas envisagées dans ce projet, mais pourraient l'être plus tard.

Si on envisage quelque chose, il faut tout envisager.

Le sénateur poursuit en répétant que ce projet posera certainement des problèmes à ceux qui roulent beaucoup. On constate une augmentation considérable du nombre de voitures privées de 1978 à 1988: 22 p.c. Or, le nombre d'accidents a, entre-temps, diminué de 25 p.c.

Mais il est un fait que, plus on roule plus on augmente les risques. Les radars ne sont généralement pas placés à des endroits dangereux. De plus, ceux qui roulent beaucoup ne sont pas dangereux la nuit ou le week-end. Ils seront cependant pris comme tout le monde.

Dans certains cas, les infractions devraient subir des sanctions beaucoup plus adaptées. Celui qui remonte l'autoroute dans le mauvais sens, est, soit un fou, soit un assassin, ou bien il est ivre. C'est sans commune mesure avec l'infraction commise par celui qui roule à 140 km/h.

Il insiste aussi sur le fait qu'on ne tient compte d'aucune circonstance atténuante.

Le but du projet semble avant tout de créer la peur du gendarme, et donc un réflexe défensif.

Spreker meent dat het beter zou zijn preventieve maatregelen te nemen. Hij geeft het voorbeeld van automobilisten die hun achterraut bekleden met zonnwerende gordijntjes, en zo degene die achter hen rijdt het zicht belemmeren op de voor hen rijdende file.

Voor alle overtredingen, zelfs daden van agressie tegen personen, kan de rechter een hele reeks maatregelen nemen en rekening houden met de anteceden-ten. Hier is dat onmogelijk.

Anderzijds is het amusant te weten dat in de herscholingslessen bedrijfsleiders, parlementsleden, handelsvertegenwoordigers, enz. zullen zitten.

Wat de maatregelen betreft om het rijden onder invloed te bestrijden, zou men nieuwe formules moeten vinden die betrekking hebben op het gemeenschappelijk vervoer, en het mogelijk maken gemakkelijk de wagen te vervangen.

Het nagestreefde alcoholpromillage van 0,5 staat gelijk met twee glazen bier. Spreker vindt dat die maatregel niet sociaal noch realistisch is; een limiet van 0,8 zou acceptabel zijn.

Hij vindt dat dit ontwerp een Scandinavisch tintje heeft.

Voor de zware dronkenschap, met een promillage van om en bij de 2, en de recidivisten zouden bestraft moeten worden.

Hij heeft het voorts over het probleem van de drugs en de hallucinogenen. Hoe zal men de gebruikers van die produkten bestraffen, aangezien er geen enkel controlemiddel en geen enkele statistiek is?

Tot besluit meent hij dat de Minister van straffen lijkt te houden. Hij stelt zich zeer repressief op. Bij een eenvoudige controle, zonder dat er sprake is van een ongeval, kan men een straf oplopen van vier jaar gevangenis indien men een promillage van meer dan 0,8 heeft!

Hij merkt op dat voor een terdoodveroordeelde de gemiddelde effectieve gevangenisstraf elf jaar is!

Men geeft zo een enorme macht aan de politie en de rijkswacht. Men beschouwt de chauffeurs werkelijk als potentiële moordenaars.

Het gevolg daarvan zal een vermindering van het wagenpark zijn, wat ongetwijfeld het eigenlijke doel van dit ontwerp is.

Wat de autorijscholen betreft, is hij er ten eerste over verbaasd dat daar in het ontwerp niet over gerept wordt, vooral over de manier waarop de lessen worden gegeven en de rijbewijzen worden behaald.

L'intervenant estime qu'il vaudrait beaucoup mieux prendre des mesures préventives. Il cite l'exemple des automobilistes qui garnissent leur lunette arrière de stores anti-solaires, empêchant ainsi celui qui les suit de voir ce qui se passe dans la file qui précède.

Pour toutes les infractions, même les agressions contre des personnes, le juge peut prendre toute une série de mesures et tenir compte des antécédents. Ici c'est impossible.

D'autre part, il est amusant de penser que dans les cours de recyclage, vont se retrouver des chefs d'entreprises, des parlementaires, des représentants de commerce, etc.

En ce qui concerne les mesures prises pour combattre l'alcoolémie au volant, il faudrait trouver de nouvelles formules au niveau des transports en commun, qui permettent de remplacer aisément la voiture.

Quant aux taux d'alcoolémie envisagés de 0,5 gr., ce qui équivaut à deux verres de bière, il estime que cette mesure n'est ni sociale ni réaliste; une limite de 0,8 gr. serait acceptable.

Il trouve à ce projet une connotation scandinave.

Ce qu'il faut surtout réprimer, c'est l'ivresse grave, aux alentours de 2 gr., et les récidivistes.

Il aborde le problème des drogues et hallucinogènes. Comment va-t-on pouvoir réprimer les utilisateurs de ces produits, puisqu'il n'y a aucun moyen de contrôle, aucune statistique?

Pour terminer, il estime que le Ministre semble aimer les sanctions. Il est très répressif. Suite à un simple contrôle, sans accident, si on trouve une alcoolémie de plus de 0,8 gr., la sanction peut aller jusqu'à quatre ans de prison!

Il faut remarquer que pour un condamné à mort, la moyenne de l'emprisonnement effectif est de onze ans!

On donne là un pouvoir énorme à la police et à la gendarmerie. On considère véritablement les conducteurs comme des assassins en puissance.

Il s'en suivra une diminution du parc automobile, ce qui est sans doute le but indirect recherché.

Quant aux auto-écoles, il est très étonné qu'on n'en parle pas dans ce projet, notamment quant à la manière dont les cours et les permis sont donnés. Prévoit-on un apprentissage adapté? Il faudrait donner

Voorziet men in een aangepaste rijdschoolcursus? Men moet de kandidaten meer zin voor verantwoordelijkheid bij het rijden bijbrengen door daar op actieve wijze en met een positieve en op evolutie ingestelde mentaliteit aan te werken.

Kennis van het reglement alleen is niet voldoende.

Dit zijn enkele algemene bedenkingen over het ontwerp waartegen hij een groot aantal bezwaren heeft en dat ertoe zal leiden dat vele ernstige chauffeurs worden benadeeld en de anderen veel minder.

Een lid formuleert op zijn beurt een aantal opmerkingen.

Hij beschouwt de wagen als het meest onmisbare gebruiksvoorwerp. Het is zeer belangrijk dat de wetten ter zake gemakkelijk kunnen worden nageleefd en dat een grote mate van samenhang wordt verkregen in de uitvoeringsbesluiten. Er bestaan statistieken over de verdeling van het aantal ongevallen per persoon. Zij tonen aan dat slechts een klein deel van de bestuurders verantwoordelijk is voor het grootste aantal ongevallen.

Het rijbewijs moet aangepast worden aan het verkeer in de regio. In de Verenigde Staten bijvoorbeeld is het moeilijkste rijbewijs dat hij heeft behaald dat van New York, waar bij voorbeeld snel parkeren van het grootste belang is.

Om de vijf jaar moet men er een gezichtstest ondergaan. Hij vindt dat allemaal zeer vanzelfsprekend.

Wat de jongeren betreft, is het belangrijkste niet de reglementen, maar het gevoel. Het is uitstekend dat zij worden aangemoedigd vroeg te beginnen met de autorijdschool.

De Minister heeft in dat ontwerp ruime mazen gelaten terwijl het eigenlijk fijnmazig en selectief zou moeten zijn.

Inzake alcoholpromillage bijvoorbeeld zouden 1 tot 1,2 redelijke cijfers zijn; 's zaterdags zou men draconische maatregelen moeten nemen in de buurt van dancings, restaurants, enz.

Tenslotte zou er net als bij de vrachtwagens, een differentiatie moeten komen, volgens het soort wagen dat men bestuurt.

Een lid stelt vast dat de Minister verwijst naar verschillende buitenlandse wetgevingen. Moet dat soort probleem geen onderdeel vormen van een Europese wetgeving? En wat met de buitenlandse bestuurders?

Men spreekt veel van autosnelwegen, maar volgens hem ligt het werkelijke gevaar bij de gewone wegen met twee rijstroken. In Duitsland, waar de snelheid op de autosnelwegen niet beperkt is, blijkt uit de statistieken dat er 174 ongevallen gebeuren per miljard afgelegde km, waaronder 11 dodelijke.

Het moet gezegd dat met de technische vooruitgang 120 km/uur niet veel meer is.

aux candidats un sens des responsabilités de la conduite en la considérant de façon active, positive et évolutive.

La seule connaissance du règlement ne suffit pas.

Tout ceci constitue quelques réflexions générales sur ce projet contre lequel il a de grandes préventions et qui aboutira à pénaliser beaucoup de conducteurs sérieux et fort peu les autres.

Un membre formule à son tour les remarques suivantes.

Il considère la voiture comme l'outil le plus indispensable. Il est très important que les lois en cette matière puissent être respectées facilement et qu'on garde une grande cohérence dans l'élaboration des arrêtés royaux d'exécution. Il existe des statistiques sur la répartition du nombre d'accidents par rapport aux personnes. Elles démontrent que seule une petite portion des conducteurs est responsable du plus grand nombre d'accidents.

Quant au permis de conduire, il doit être adapté à la circulation de la région. Aux U.S.A. par exemple, le permis le plus difficile qu'il ait passé est celui de New-York, où, par exemple, se garer vite était très important.

Tout les cinq ans, il fallait passer un examen de la vue. Il considère tout cela comme normal.

Quant aux jeunes, ce qui est important ce ne sont pas les règlements, mais l'instinct. Il est excellent de les encourager à commencer tôt l'école d'apprentissage.

Dans ce projet, le Ministre a tendance à ratisser large, alors qu'il faut ratisser étroit et sélectivement.

Par exemple, en matière d'alcoolémie 1 g à 1,2 g seraient des chiffres raisonnables; le samedi soir on devrait se montrer draconien à la sortie des dancings, restaurants, etc.

Enfin, il faudrait différencier les permis de conduire, comme pour les camions, selon le type de voiture qu'on conduit.

Un commissaire constate que le Ministre se réfère à différentes législations étrangères. Ce genre de problème ne doit-il pas faire l'objet d'une législation européenne? Qu'en est-il des conducteurs étrangers?

On parle beaucoup des autoroutes, mais pour lui, le véritable danger se situe sur les routes ordinaires à deux bandes. En Allemagne, où la vitesse n'est pas limitée sur les autoroutes, les statistiques démontrent 174 accidents par milliard de km parcourus, dont 11 mortels.

Il faut bien se dire qu'avec tous les progrès techniques que nous connaissons, 120 km/h, c'est peu.

Er zij opgemerkt dat wij wetten maken die wijzelf niet naleven!

De invoering van het rijbewijs met punten lijkt hem nogal willekeurig; een zo ernstige maatregel als de schorsing van het rijbewijs van 1 tot 3 maanden mag niet afhangen van een administratieve overheid maar wel van de rechtbanken. De wagen heeft men immers vaak nodig om zijn werk te kunnen doen. De overtreding is niet altijd zeer zwaar maar willekeur blijft mogelijk, zelfs bij de rijkswachters. Hij is er zelf het slachtoffer van geworden.

De rechten van de verdediging moeten toch worden geëerbiedigd. Een tegenexpertise bijvoorbeeld zou in alle gevallen mogelijk moeten zijn. Hij wenst dat deze wetgeving efficiënt zou zijn, maar dat kan alleen maar wanneer men breeddenkend is.

Hij vindt het dus noodzakelijk amendementen in te dienen die streven naar een humanisering van het wetsontwerp dat fundamenteel onmisbaar is.

Een lid heeft veel klachten gehoord betreffende de hoge prijzen die door de autorijscholen worden gevraagd, en zou willen weten of de tarieven voor de herscholing na straffen gematigd zullen zijn en gereguleerd zullen worden.

Hij vestigt ook de aandacht op de overtredingen door de weggeuzen, die weinig worden bestraft. Zij rijden bijvoorbeeld vaak veel te traag omdat zij te zwaar geladen zijn, wat gevaarlijk is.

Zou het anderzijds niet zinvol zijn eindelijk een rijbewijs in te voeren voor landbouwvoertuigen die breed zijn en slecht verlicht en vaak op smalle wegen rijden? Momenteel mag heel het gezin ze besturen, zelfs kinderen van 12-13 jaar.

Tenslotte zou men in een hele reeks educatieve maatregelen moeten voorzien, met name voor de bescherming van voetgangers en fietsers. Ook zij moeten hun plichten kennen.

Sommige voetgangers steken over wanneer het licht op rood staat en men ziet niet zelden fietsers met zijn vieren naast elkaar rijden.

Een ander lid wijst erop dat de Minister heeft gesproken over het voeren van een beleid inzake verkeersveiligheid voor heel het land. Dit ontwerp is er een van de elementen van.

Momenteel behoort het verkeersmilieu tot de bevoegdheid van de Gewesten. De Koning Boudewijnstichting heeft daarover een degelijke studie doen uitvoeren voor Vlaanderen en Wallonië.

Ook in Frankrijk is geëxperimenteerd en in sommige bijna verzadigde agglomeraties is men erin geslaagd het verkeer vlotter te doen verlopen en op een wijze die minder gevaarlijk is.

Il faut remarquer que nous légiférons sur quelque chose que nous ne respectons pas nous-mêmes!

L'instauration du permis à points lui semble bien arbitraire; une mesure aussi grave que la suspension du permis de 1 à 3 mois ne peut dépendre d'une autorité administrative, mais bien des tribunaux. Il s'agit ici souvent d'un moyen de travail. L'infraction n'est pas toujours très grave, mais l'arbitraire existe, même chez les gendarmes. Il en a lui-même été victime.

Il faut sauvegarder le respect élémentaire des droits de la défense. On doit, par exemple, pouvoir procéder à une contre-expertise dans tous les cas. Il souhaite que cette législation soit efficace, mais elle ne peut l'être sans une grande largeur de vues.

Il lui semble donc nécessaire de prévoir des amendements allant dans le sens de l'humanisation de ce projet de loi qui, sur ses points essentiels est indispensable.

Un membre ayant entendu beaucoup de plaintes concernant les prix élevés pratiqués par les auto-écoles, voudrait savoir si les tarifs pour les recyclages après sanctions seront modérés et réglementés.

Il attire aussi l'attention sur les infractions commises par les poids lourds et qui sont peu réprimées. Par exemple, très souvent ils vont trop lentement parce que surchargés, ce qui est dangereux.

D'autre part, ne serait-il pas opportun d'instaurer enfin un permis de conduire pour les véhicules agricoles qui sont larges, mal éclairés et circulent souvent dans des chemins étroits? Actuellement, toute la famille peut les conduire même des enfants de 12-13 ans.

Enfin, il y a toute une éducation à prévoir notamment pour la protection des piétons et des cyclistes. Ils faudrait qu'ils connaissent eux aussi leurs devoirs.

Certains piétons traversent quand le feu est rouge et il n'est pas rare de voir des cyclistes circuler à quatre de front.

Un autre membre rappelle que le Ministre a parlé d'appliquer une politique de sécurité routière pour l'ensemble du pays. Ce projet est un de ses éléments.

Actuellement, l'environnement routier est de la compétence des Régions. La Fondation Roi Baudouin a fait procéder à une bonne étude sur ce sujet, pour la Flandre et la Wallonie.

En France également, on a fait des expériences et dans certaines agglomérations presque saturées, on est parvenu à rendre la circulation plus fluide et moins dangereuse.

Werden reeds contacten gelegd met de Gewesten over dat onderwerp? Zo ja, wat waren de antwoorden?

Een lid wijst er op dat er 600 gevaarlijke kruispunten zijn in België. Bestaat er een gezamenlijk overleg om dat te verhelpen?

Werkt men hier samen met de Gewesten?

De pers is over het algemeen van oordeel dat dit ontwerp meer repressieve dan preventieve kanten heeft.

Zou het geen goed initiatief zijn indien de Staat de verkeersparken die reeds bestaan in een aantal gemeenten ook elders in het land zou aanleggen?

Zou het daarnaast niet mogelijk zijn, aangezien algemeen wordt aangenomen dat het risico in verhouding staat tot het aantal afgelegde kilometers, het rijbewijs aan te passen op grond van het aantal kilometer?

Degene die 40 000 km of meer per jaar aflegt zou over meer punten moeten beschikken.

Een lid wenst op zijn beurt enkele opmerkingen te berde te brengen.

De opvoeding van de bestuurders is zeer belangrijk. Zou men er niet kunnen voor zorgen dat dit een onderdeel wordt van de algemene vorming in het onderwijs?

Komt er, aangezien het rijbewijs met punten door de administratie zal moeten worden gecontroleerd, ook een personeelsuitbreiding? Hoe zal die controle worden georganiseerd?

EERSTE ANTWOORD VAN DE MINISTER

In de eerste plaats herhaalt de Minister dat dit wetsontwerp geen wondermiddel is inzake verkeersveiligheid. Het is slechts een onderdeel van een ingewikkeld probleem.

Het rijbewijs met punten

Wat het rijbewijs met punten betreft, heeft de Minister in de Kamer duidelijk gezegd dat de bestuurder maximum drie punten kan verliezen per overtreding. Maar het koninklijk besluit zal kunnen bepalen dat die sanctie één, twee of drie punten bedraagt.

Hij is ook niet gekant tegen een onderscheid in de straffen, volgens de snelheid waarmee gereden werd of het alcoholgehalte. Het is evenwel zo dat de definitieve betaling of de in kracht van gewijsde gegane veroordeling in aanmerking genomen zullen worden.

Hij is eveneens van mening dat de verkeersreglementeringen op Europees niveau moeten worden geharmoniseerd, hoewel sommige landen zoals Duitsland en Groot-Brittannië het daar niet mee eens zijn.

Des contacts ont-ils été pris avec les Régions dans ce sens? Si oui, quelles ont été les réponses?

Un commissaire rappelle qu'il y a 600 carrefours dangereux en Belgique. Existe-t-il une coordination en vue de les éliminer?

Travaille-t-on en collaboration avec les Régions?

On estime en général dans la presse que le présent projet est plus répressif que préventif.

Ne serait-ce pas une bonne initiative pour l'Etat de répandre les pistes de sécurité routière qui existent déjà dans certaines communes?

Dans un autre ordre d'idées, on estime que le risque est proportionnel au nombre de kilomètres parcourus. Ne serait-il pas possible de moduler au contraire le permis en fonction du nombre de kilomètres?

Celui qui fait 40 000 kilomètres par an et plus devrait avoir plus de points.

Un membre désire, à son tour, formuler quelques remarques.

L'éducation des conducteurs est très importante. Ne pourrait-on l'insérer dès l'éducation scolaire de base?

Puisque le permis de conduire avec points devra être contrôlé par l'administration, prévoit-on une augmentation de personnel? Comment ce contrôle sera-t-il organisé?

PREMIERE REPONSE DU MINISTRE

Pour commencer, il répète que ce projet de loi n'est pas la panacée en matière de sécurité routière. Il représente seulement un élément d'un problème complexe.

Le permis à points

En ce qui concerne le permis à points, il a dit clairement à la Chambre qu'on perdra un maximum de trois points par infraction. Mais dans l'arrêté royal, il sera possible de dimensionner à un, deux ou trois points.

Il n'est pas opposé non plus à différencier la sanction selon le degré de vitesse ou d'alcoolémie. Ce seront le paiement définitif ou la condamnation coulée en force de chose jugée qui seront pris en compte.

Il estime également qu'il faudra harmoniser ces réglementations de la circulation routière au niveau européen, bien que certains pays, comme l'Allemagne et la Grande-Bretagne, y soient opposés.

Hij haalt ook ecologische redenen aan om de snelheidsbeperking te verantwoorden. Hoe hoger de snelheid, des te schadelijker voor het milieu.

Hij verwijst naar het voorbeeld van de Verenigde Staten waar grote snelheidsbeperkingen worden opgelegd, die ook worden nageleefd.

De controle van het alcoholgehalte

Hij is het ermee eens het aantal controles op te voeren op cruciale plaatsen.

Hij is ook voorstander van een betere opvoeding van de bestuurders, onder meer op school.

De gevaarlijke punten

Het is juist dat de Minister van Openbare Werken onder de vorige regering commissies had ingesteld om hiervoor een oplossing te zoeken. Die commissies bestaan nog steeds en de Minister van Verkeerswezen blijft bij hun werkzaamheden betrokken.

De Gewesten pakken die punten systematisch aan. De maatregelen spitsen zich toe op de gemengde zones waar plaats maken voor auto's niet meer het belangrijkste is: er komt een beter evenwicht tot stand.

De rijsscholen

De rijsscholen spelen beslist een grote rol, die nochtans moet worden herzien. De herscholing in het kader van het rijbewijs met punten zal minder gespreid zijn. Ze kan gevolgd worden in het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. De prijzen zullen voor iedereen betaalbaar zijn.

De administratieve organisatie

Het systeem van het rijbewijs met punten zal geleidelijk worden georganiseerd. Er is geen onmiddellijke verhoging van het aantal personeelsleden gepland, maar de modernisering van de administratie zal 200 miljoen vergen.

De landbouwvoertuigen

Er werd overeenstemming bereikt over het verplicht uitrusten van landbouwvoertuigen met knipperlichten, rekening houdend met het Ministerie van Landbouw en de Europese Gemeenschap.

De aanpassing van de punten naar gelang van het aantal afgelegde kilometers

Hij is het niet eens met dit systeem. Degenen die veel rijden, moeten het voorbeeld geven.

Hij erkent dat het huidige systeem vrij stroef is.

Pour la limitation des vitesses, il évoque aussi des raisons écologiques. L'impact est d'autant plus négatif qu'on roule vite.

Il cite l'exemple des U.S.A. qui imposent de grandes limitations de vitesse qui sont respectées.

Le contrôle de l'alcoolémie

Il est d'accord pour l'intensification des contrôles aux endroits cruciaux.

Il est également partisan d'intensifier l'éducation des conducteurs, notamment en milieu scolaire.

Les points noirs

Il est exact que, sous le gouvernement précédent, le Ministre des Travaux publics avait créé des commissions pour y remédier. Elles fonctionnent toujours et le Ministre des Communications reste associé à leur activité.

Les Régions s'attaquent systématiquement à ces points. On accentue les mesures sur les zones mixtes où faire place aux voitures n'a plus la priorité: on en revient à un meilleur équilibre.

Les auto-écoles

Elles jouent effectivement un grand rôle, qui est à revoir. Le recyclage dans le cadre du permis à points sera plus concentré. Il pourrait avoir lieu à l'Institut belge pour la circulation routière. Les prix ne seront pas prohibitifs.

L'organisation administrative

Le système du permis à points s'organisera au fur et à mesure. On ne prévoit pas dans l'immédiat d'augmentation du personnel, mais il faudra 200 millions pour la modernisation de l'administration.

Les véhicules agricoles

Il existe actuellement un consensus sur l'obligation d'équiper les véhicules agricoles de feux clignotants, et ce, en tenant compte des avis du Ministère de l'Agriculture et des Communautés européennes.

La modulation des points en fonction du nombre de kilomètres

Il n'est pas d'accord avec ce système. Ceux qui roulent beaucoup doivent donner l'exemple.

Il reconnaît que le système actuel est assez rigide.

Het is inderdaad veel erger door een rood licht te rijden dan iets te vlug te rijden op een vrije autosnelweg. In de toekomst zal het door de technologische ontwikkelingen mogelijk worden een flexibel systeem van verkeerstekens aan te brengen, aangepast aan, onder andere, de weersomstandigheden.

De controle van vrachtwagens

Op onze wegen rijdt een groot aantal buitenlandse vrachtwagens. Vanaf de maand augustus zullen die vrachtwagens en de Belgische vrachtwagens op voet van gelijkheid worden behandeld ten gevolge van de toepassing van de onmiddellijke inning wegens overtreding van de reglementering op het goederenvervoer.

De bejaarden

De draagwijdte van die maatregel moet niet worden overdreven (zie het onderzoek van het gezichtsvermogen om de vijf jaar in New York). Het is normaal dat iedereen zijn lichamelijke toestand regelmatig laat onderzoeken. De Europese wetgeving op het rijbewijs voorziet trouwens in die mogelijkheid.

De tegenexpertise

De mogelijkheid een tegenexpertise te vragen bij een alcoholgehalte van 0,5 tot 0,8 gram in het bloed werd niet overwogen bij de bespreking van het ontwerp in de Kamer. De apparatuur is voldoende betrouwbaar. Aangezien er zwaardere straffen staan op een alcoholgehalte van 0,8 gram en meer werd voorzien in het nemen van een bloedmonster.

Hervatting van de algemene bespreking

Een commissielid stelt vast dat de opeenvolgende Ministers van Verkeerswezen sinds 1968 kampen met steeds ernstigere verkeersproblemen.

Elke Minister reageerde daarop volgens zijn temperament. Dat van de huidige Minister kent iedereen. De Minister neemt doeltreffende maatregelen. Er moet alleen nog worden nagegaan of ze gegrond zijn.

In dit verband kunnen enkele opmerkingen worden gemaakt.

Het grote probleem is de bestraffing van het rijgedrag van de bestuurder. Spreker is van mening dat de preventie de beste manier is om het aantal ongevallen te verminderen.

De verantwoordelijkheid op dat gebied is erg versnipperd tussen het nationale en het gewestelijke niveau evenals tussen de verschillende departementen. Het is moeilijk om op die manier een coherent beleid te voeren.

Men kan de bestuurder opvoeden maar het is van groot belang dat ook de materiële infrastructuur wordt herzien. Dat is niet mogelijk zonder de samenwerking van de Gewesten.

Il est effectivement plus grave de brûler un feu rouge que de rouler un peu trop vite sur une autoroute dégagée. Dans l'avenir, l'évolution technologique permettra d'établir une signalisation flexible, adaptée aux circonstances, notamment climatiques.

Le contrôle des camions

Les camions étrangers qui circulent chez nous sont très nombreux. A partir du mois d'août, ils seront sur pied d'égalité avec les camions belges, par l'application du paiement immédiat pour infraction à la réglementation des transports de biens.

Les personnes âgées

Il ne faut pas exagérer la portée de cette mesure (cf. l'examen de la vue tous les cinq ans pratiqué à New York). Il est normal de vérifier l'état physique de tout le monde régulièrement. Cette possibilité est d'ailleurs prévue dans la législation européenne sur le permis de conduire.

La contre-expertise

La contre-expertise de l'alcoolémie entre 0,5 et 0,8 gramme, n'a pas été retenue lors de l'examen du projet à la Chambre. Les appareils sont suffisamment fiables. A partir de 0,8 gramme, les sanctions étant plus importantes, on prévoit la prise de sang.

Reprise de la discussion générale

Un commissaire a pu constater que depuis 1968 les Ministres des Communications successifs ont été confrontés à des problèmes de circulation de plus en plus graves.

Chacun réagit avec son tempérament. Celui du Ministre actuel est bien connu. Il prend ici des mesures effectives. Il nous appartient de voir si elles sont fondées.

A ce propos, il y a quelques remarques à formuler.

Le grand problème est de sanctionner le comportement du conducteur. Il estime que la meilleure façon de lutter contre les accidents est la prévention.

Notre responsabilité en ce domaine est fort diluée entre le national et le régional, ainsi que les différents départements. Il est difficile d'arriver ainsi à une politique cohérente.

On peut éduquer le conducteur, mais il est très important de revoir aussi l'infrastructure matérielle. On n'y arrivera pas sans la collaboration des Régions.

Men mag niet vergeten dat sommige bestuurders niet verantwoordelijk zijn voor een ongeval, maar er enkel bij betrokken zijn. Er is dus een duidelijk verschil tussen bestraffing en preventie.

Naar slechte gewoonte wil men evenwel twee wetten terzelfder tijd wijzigen.

Het feit dat die maatregelen duidelijk noodzakelijk zijn en de spoed waarmee ze moeten worden genomen, maken een bespreking over de grond van die twee onderwerpen onmogelijk.

Spreker heeft aan de Minister gevraagd die onderwerpen afzonderlijk te behandelen doch de Minister heeft gemeend dat dat onmogelijk was. Bijgevolg zou hij de volgende vragen willen stellen.

De taken van de rijsscholen zullen worden uitgebreid. Nochtans wordt er op die rijsscholen heel wat kritiek geleverd, in het bijzonder op de buitensporige prijzen die gevraagd worden. Nochtans is het onderwijs tot achttien jaar gratis!

Hoe zal die uitbreiding van de taken worden georganiseerd? Hoe wil men de sociale gelijkheid bereiken?

Men mag ook niet uit het oog verliezen dat de bestuurder die een overtreding begaat niet noodzakelijk onverstandig is, maar de verkeerde reflex heeft gehad.

Soms is de verkeersdruk zodanig dat op tijd ingrijpen niet meer mogelijk is. De gemiddelde chauffeur verliest al snel greep op de gebeurtenissen. Daarom dringt hij er vooral aan op een verbetering van de materiële infrastructuur en op preventie, en dat is veel belangrijker dan de repressieve maatregelen. Het doel mag niet zijn de chauffeur te ontmoedigen. Er moet voor gezorgd worden dat hij anders gaat denken.

Spreker acht zich persoonlijk veel veiliger wanneer hij snel rijdt dan wanneer hij traag rijdt.

De jongeren leven in het huidige klimaat. Repressief optreden zou praktisch veel minder goede resultaten opleveren dan overreding.

Het aanleren is veel efficiënter met simulatiecursussen.

Wat de opmerkingen inzake wetgevingstechniek en de opmerkingen inzake organisatie van de technische controle betreft, is hij bereid later een discussie aan te gaan met de Commissie op basis van een stevige documentatie.

Een senator vindt dat het ontwerp een ideologische inslag heeft. Het is geen reactie op een specifiek probleem. Men grijpt overtreders in de kraag voor overtredingen van weinig belang. Het gaat om een algemeen beleid tegen de auto en tegen de bestuurder.

Maar aan die maatregelen zit ook een aspect verwoerd *stricto sensu* vast.

Il ne faut pas oublier que, dans l'ensemble des accidents, certains conducteurs ne sont pas responsables, mais seulement impliqués. D'où la différence qui existe entre la répression et la prévention.

D'autre part, selon une mauvaise habitude, on veut modifier ici deux lois à la fois.

L'évidence de la nécessité de telles mesures et la rapidité avec laquelle elles doivent être prises rendent impossible une discussion de fond sur ces deux sujets.

Il a demandé au Ministre de les traiter séparément, mais ce dernier a estimé que c'était impossible. Dès lors, il voudrait poser les questions suivantes.

Il va y avoir un élargissement des tâches des auto-écoles qui sont déjà sujettes à beaucoup de critiques, notamment quant aux prix prohibitifs qu'elles pratiquent, alors que jusqu'à 18 ans les études sont gratuites!

Comment cela va-t-il être organisé? Comment va-t-on atteindre l'égalité sociale?

Il ne faut pas non plus perdre de vue que le conducteur fautif n'est pas nécessairement inintelligent, mais peut être atteint d'un trouble du comportement.

Parfois la densité du trafic est telle que la répression n'est plus possible. Le conducteur moyen est dépassé. C'est pourquoi il insiste avant tout sur l'amélioration de l'infrastructure matérielle et sur la prévention qui sont bien plus importantes que la répression. Le but n'est pas de décourager le conducteur mais de le faire réfléchir autrement.

Personnellement il se sent plus en sécurité en roulant vite que lentement.

Les jeunes vivent dans le climat actuel. Dans la pratique, la répression donnera certainement de moins bons résultats que la persuasion.

La démonstration est plus efficace par des cours de simulation.

Pour les remarques légistiques et l'organisation du contrôle technique, il est prêt à en discuter plus tard avec la Commission sur la base d'une large documentation.

Un sénateur qualifie ce projet d'idéologique. Il ne répond pas à un problème particulier. Il coince des contrevenants pour des infractions sans gravité. Il s'agit d'une politique générale menée contre l'automobile et les conducteurs.

Mais ces mesures comportent un aspect de communications *stricto sensu*.

Als men logisch wil zijn dan moet men ook snel het openbaar vervoer verder uitbreiden. Momenteel doet men precies het tegenovergestelde.

In onze maatschappijvorm, komt bijna iedereen voor 9 uur op zijn werk. Iedereen bevindt zich dus op hetzelfde uur op de weg. Het is alsof men een hele compagnie zou straffen wanneer er slechts één « over de muur is geklommen ».

Men spreekt over aangepaste snelheid terwijl er alleen een tekort aan bekwaamheid is.

Wanneer men, zoals in Duitsland, zegt dat hoe sneller men rijdt, hoe groter de weerslag is op het leefmilieu, dan spreekt men niet over de gevolgen van diesel of loodvrije benzine waarover men geen zekerheid heeft.

Dat alles is slechts van gering belang vergeleken met de vervuiling van de Oosteuropese landen.

Wanneer men het voorbeeld geeft van de snelheidsbeperking in de Verenigde Staten, is men dan zeker dat er minder ongevallen zijn? Volgens de senator hebben de Amerikaanse wagens twintig jaar achterstand wat veiligheid betreft.

Een senator is van mening dat het ontwerp wel opvallend repressief is op het administratieve vlak. Die maatregelen wijken af van alle maatregelen die op de andere terreinen genomen zijn. Zij worden blindelings toegepast zonder zelfs rekening te houden met verzachtende omstandigheden.

Hij plaatst daarom een vraagteken bij de automatische toepassing van de regeling. Het ontwerp gaat aan zijn doelstellingen voorbij. Het staart zich blind op het verschijnsel van de overdreven snelheid.

Hij vraagt wanneer de uitvoeringsbesluiten van deze wet aan de Parlementscommissies voor advies zullen worden voorgelegd zoals de Minister heeft beloofd. Vóór het zomerreces lijkt dat niet meer haalbaar en dat betekent dan vertraging bij de inwerkingtreding van de wet zelf. Bij het ontbreken van welk veiligheidstoebehoren (art. 5, § 1, 4^o) wordt een punt toegekend? Is de veiligheidscursus die artikel 5 invoert, bedoeld om als groepscursus of als individuele cursus gevolgd te worden? Hoeveel lesuren staan er op het rooster? Wordt hij besloten met een examen? Wordt het aantal punten na het volgen van die cursus wel degelijk op nul gebracht?

De senator herinnert eraan dat het belangrijk is niet te raken aan categorieën als de bejaarden en de gehandicapten wanneer het erop aankomt de maatregelen van art. 9, § 1, 4^o toe te passen. Welke lichaamsgebreken of aandoeningen vermeldt de geldende wetgeving? Zal de bestaande regeling nog strenger worden?

Dans ce cas, si on est logique, il faudrait développer rapidement les transports en commun. Or, on les réduit!

Dans notre forme de société, presque tout le monde arrive à son travail avant 9 heures. Tout le monde se trouve donc sur la route aux mêmes heures. C'est un peu comme lorsqu'on punit toute une compagnie lorsqu'un seul a fait le mur.

On parle de vitesse non adaptée là où il n'y a qu'un manque de compétence.

Quand on dit que, comme en Allemagne, plus on roule vite, plus l'impact est grand sur l'environnement, on ne parle pas de l'effet du diesel ou de l'essence sans plomb dont on n'est pas tellement sûr.

Tout cela n'est que peu de choses, comparé à la pollution des pays de l'Est.

Quand on cite l'exemple des limitations de vitesse aux U.S.A., est-on certain qu'il y a moins d'accidents? D'après lui, les voitures américaines ont vingt ans de retard en ce qui concerne la sécurité.

Un sénateur trouve ce projet curieusement répressif sur le plan administratif. Ces mesures répressives diffèrent de toutes celles prises dans d'autres domaines. Elles s'appliquent de manière aveugle, sans même tenir compte des circonstances atténuantes.

Il met donc en cause l'automaticité du système. Ce projet n'atteint pas ses objectifs. Il s'en dégage une obsession de l'excès de vitesse.

Il aimerait savoir quand les arrêtés royaux d'exécution de cette loi seront soumis, comme le Ministre s'y est engagé, à l'avis des Commissions parlementaires. Il est difficile de l'envisager encore avant les vacances, ce qui retardera l'entrée en vigueur de la loi elle-même. Quels sont les accessoires de sécurité prévus à l'article 5, § 1^{er}, 4^o, dont l'absence justifierait l'attribution d'un point? Le cours de sécurité prévu à l'article 5 est-il organisé pour être suivi en groupe ou individuellement? Combien d'heures comporte-t-il? Est-il suivi d'un examen? Après ce cours, le nombre de points est-il bien ramené à zéro?

Le sénateur rappelle qu'il est important de ne pas porter atteinte aux catégories des personnes âgées et des handicapés, en appliquant les mesures prévues à l'article 9, § 1^{er}, 4^o. Quels sont les défauts physiques ou affections prévus jusqu'à présent? La situation actuelle va-t-elle être aggravée?

Het merendeel van die personen kan zonder problemen een voertuig besturen, vaak met de voorzichtigheid ingegeven door hun gezondheidstoestand. Dank zij de technische vooruitgang kunnen de voertuigen overigens volkomen aangepast worden aan de talloze vormen van handicaps.

Spreker is van oordeel dat de vastgestelde drempel van het alcoholgehalte (0,5 g) veel te laag is. Indien bij de vaststelling van een overtreding de alcoholconcentratie 0,5 à 0,8 g bedraagt, moet er een boete worden betaald. Loopt men dan ook een strafpunt op?

Artikel 15 voert straffen in voor het sturen onder invloed of na het gebruik van drugs of geneesmiddelen. Welke statistieken bestaan er op dat punt en wat zijn de controlemiddelen? Wanneer men bij de huidige stand van de wetgeving met een bloedproef vaststelt dat de bestuurder drugs heeft gebruikt, kan die zonder moeilijkheden weggrijpen omdat er geen sprake is van alcoholgehalte in het bloed.

Waarin bestaat overigens het verschil tussen de staat van dronkenschap en het alcoholgehalte?

Hoe zal men ze definiëren en wat zijn de gevolgen ervan?

Artikel 17 bestraft het aansporen tot rijden onder alcoholinvloed of onder invloed van drugs of geneesmiddelen. Hoe kan men dat nagaan, behalve in zeer duidelijke gevallen?

Indien iemand drie glazen bier gedronken heeft, dan ziet men dat niet. Kan bij het naast elkaar bestaan van een administratief en een gerechtelijk systeem het rijbewijs tweemaal worden ingetrokken? Wat is de toestand van een buitenlander ten aanzien van deze wet? De senator zou een tabel willen krijgen over het aantal vervallenverklaringen van het recht tot sturen uitgesproken door de rechtbanken en voor welke overtredingen.

Hoeveel opdrachten voor snelheidscontrole op de wegen zijn er voorts de laatste drie jaar uitgevoerd? Er zijn heel wat buitensporigheden in de tekst. Men neemt oudere teksten over met verzwaring van de straffen en men neemt uit buitenlandse wetgevingen de strengste maar niet noodzakelijk de beste bepalingen over. Waarom geeft men niet de toelating een bloedafname te verrichten wanneer er sprake is van 0,5 of tot 0,8 alcoholpromillage? Indien de overtreding ertoe leidt dat een slecht punt wordt gegeven dan is dat blijkbaar voldoende voor het gerecht. Welke zijn de instellingen die tot doel hebben de verkeersveiligheid, waarvan sprake in artikel 37, te bevorderen? Welke zijn hun bevoegdheden en hun begroting?

De senator wil eveneens kunnen beschikken over een lijst van campagnes voor verkeersveiligheid die sedert de laatste drie jaar werden gevoerd. Hij vraagt welke budgetten daarvoor ter beschikking werden gesteld, en door wie.

La plupart d'entre eux conduisent sans problème et souvent avec la prudence justifiée par leur état de santé. Les progrès techniques ont d'ailleurs permis d'adapter parfaitement les véhicules à de nombreuses formes de handicap.

Il considère la fixation du seuil de l'alcoolémie à 0,5 g comme beaucoup trop basse. Si l'infraction constatée se situe entre 0,5 et 0,8 g, il y a paiement d'une amende. Est-on également sanctionné d'un point?

L'article 15 prévoit la répression de la conduite en état d'ivresse ou après l'emploi de drogues ou de médicaments. Quelles en sont les statistiques et les moyens de contrôle? Actuellement si, lors d'une prise de sang on constate qu'un automobiliste est drogué, il repart sans problème, puisqu'il n'a pas d'alcoolémie.

Quelle est, d'autre part, la différence entre l'état d'ivresse et l'imprégnation alcoolique?

Quelles en sont les définitions et leurs conséquences?

L'article 17 réprime l'incitation à conduire en état d'imprégnation alcoolique punissable, ou sous l'influence de drogues ou de médicaments. Comment peut-on s'en rendre compte, sauf dans les cas très prononcés?

Si quelqu'un a bu trois verres de bière, cela ne se voit pas. Dans le cadre de la coexistence d'un système administratif et judiciaire, le retrait du permis peut-il être cumulé? Quelle est la situation d'un étranger vis-à-vis de l'application de cette loi? Le sénateur aimerait avoir un tableau sur le nombre de déchéances du droit de conduire prononcées par les tribunaux, et sur base de quelles infractions.

De plus, combien y a-t-il eu de missions de contrôle de vitesse sur les routes, ces trois dernières années? Il y a beaucoup d'excès dans ce texte. On reprend les textes anciens en aggravant les peines et on prend dans les législations étrangères ce qu'il y a de plus sévère, mais pas nécessairement ce qu'il y a de meilleur. Pourquoi n'autorise-t-on pas à faire une prise de sang entre 0,5 et 0,8 g d'alcoolémie? Si l'infraction donne lieu à l'attribution d'un point c'est suffisamment grave pour le justifier. Quels sont les organismes ayant pour objet de promouvoir la sécurité routière prévus à l'article 37? Quels sont leur composition et leur budget?

Le sénateur voudrait également avoir la liste des campagnes de sécurité routière menées depuis trois ans, les budgets qui leur ont été attribués et par qui.

Artikel 38, § 3, bepaalt dat de Minister, door middel van een kortgeding kan gelasten dat de voertuigen, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren uit de handel en uit het verkeer worden genomen.

Wat verstaat men daaronder? Het kan belangrijk zijn voor de verkopers van toebehoren.

Wat betreft artikel 6, dat de regels vaststelt voor de werking van het centraal bestand: wie zal het in de praktijk gebruiken en voor welk doel? Het gevaar ligt in het gebruik van het bestand door de rechterlijke macht, die de neiging zal hebben een straf te verzwaren. Immers, ook al zijn de punten uitgewist, toch blijft er steeds een spoor van over en de rechter zou kunnen oordelen dat er feitelijke recidive is, ook al is dat naar recht niet het geval.

Wie zal de kosten betalen voor mededeling en verbetering van de onterechte vermeldingen? Die betalingen moeten geen verkapte belastingen worden. Wat de houder van het bestand betreft, wie zal dat zijn en van welk niveau zal hij zijn? Welke zijn zijn bevoegdheden en hoe zal hij worden gecontroleerd? Zal hij al dan niet onderworpen zijn aan een hiërarchie?

Kortom, hoe ziet de Minister het optreden van die persoon, wat is zijn verantwoordelijkheid op basis van artikel 6, § 3, in welke verhouding staat hij tot de Minister? Welke zullen voorts de bevoegdheden zijn van de Minister inzake het gebruik van het bestand, en welke zijn de grenzen daaraan?

Welke zijn ten slotte de regels voor het mededelen van gegevens uit het bestand aan de gerechtelijke overheid?

De senator erkent dat er een aantal punten werden verbeterd tijdens de besprekingen in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Het is voldoende dat enkele overblijvende punten worden geamendeerd. Daarnaast moet de materiële wegeninfrastructuur dringend worden verbeterd om het aantal ongevallen te verminderen. Ondanks alle maatregelen die in het ontwerp zijn neergelegd zal het probleem van de ernstige ongevallen niet zijn opgelost.

TWEEDE ANTWOORD VAN DE MINISTER

De Minister wijst erop dat het ontwerp slechts een facet vormt van een ruimer beleid. De nationale overheid werkt met de Gewesten samen om de gevaarlijke verkeerspunten op te heffen. Op het stuk van de infrastructuur zijn andere aanpassingen aan de gang. Dat geldt eveneens voor de technische eisen waaraan auto's moeten voldoen.

— De Minister heeft inderdaad beloofd de voornaamste uitvoeringsbesluiten van dit ontwerp aan de Parlementscommissies voor advies voor te leggen. Het gaat meer bepaald om de opleiding van nieuwe bestuurders, veelal jongeren en eveneens om de regeling op het toekennen van punten bij overtredingen.

L'article 38, § 3, prévoit que le Ministre peut, par la voie d'une action en référés, ordonner le retrait de la vente et de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

Qu'entend-on par là? Cela peut être fort important pour les marchands d'accessoires.

En ce qui concerne l'article 6, qui fixe les modalités de fonctionnement du fichier central: qui va l'utiliser en pratique, et à quelles fins? Le danger sera l'utilisation du fichier par le pouvoir judiciaire qui aura tendance à aggraver une peine, s'il estime que même si les points ont été effacés, il y aura une trace donc récidive en fait et non en droit.

Qui paiera les frais de communication et de correction de mentions erronées? Ces paiements ne doivent pas devenir une taxe déguisée. Quant au maître du fichier, qui sera-t-il, et de quel niveau? Quels sont ses pouvoirs et comment va-t-on le contrôler? Sera-t-il ou non soumis à une dépendance hiérarchique?

En bref, comment le Ministre conçoit-il son intervention, sa responsabilité sur la base de l'article 6, § 3, ses rapports avec le Ministre? Quels seront, en outre, les pouvoirs du Ministre dans l'utilisation du fichier ainsi que leurs limites?

Et enfin, quelles seront les modalités de communication du fichier aux autorités judiciaires?

Le sénateur reconnaît qu'un certain nombre de points ont été améliorés lors des discussions à la Chambre des Représentants. Il suffit d'amender les quelques points restants. Il est extrêmement urgent parallèlement d'améliorer l'infrastructure routière matérielle pour diminuer le nombre d'accidents. Malgré toutes les mesures prises dans ce projet, le problème des accidents graves ne sera toujours pas résolu.

DEUXIEME REPONSE DU MINISTRE

Le Ministre rappelle que ce projet n'est qu'une partie d'une politique globale. Le national travaille en collaboration avec les Régions pour l'élimination des points noirs. D'autres adaptations sont en cours sur le plan de l'infrastructure ainsi que les normes techniques de la voiture.

— Il engage à soumettre aux commissions parlementaires, pour avis, les principaux arrêtés royaux d'exécution de ce projet. Plus particulièrement en ce qui concerne la formation des nouveaux conducteurs, surtout les jeunes et aussi celui donnant le nombre de points attribués par infraction.

Het ontwerp bepaalt dat de artikelen bij koninklijk besluit ten uitvoer zullen worden gelegd en zo kan de hele regeling op verschillende tijdstippen in werking treden. De Minister wil eerst bij koninklijk besluit de opleiding van jonge bestuurders regelen, tegen het einde van het jaar. Het tweede koninklijk besluit handelt over de alcoholproblematiek. Hij kan die regeling evenwel niet doen uitvoeren dan nadat de nodige apparatuur ter plaatse beschikbaar is, wat nog een zekere tijd vergt. Het derde besluit handelt over het rijbewijs met punten, maar eerst moet men nog de dienst en de gegevensbank organiseren.

— Over het rijbewijs met punten deelt de Minister mee dat men het eens is geworden over de invoering van een administratief en niet een gerechtelijk rijbewijs met punten.

De twee regelingen staan dus volkomen los van elkaar en kunnen in bepaalde gevallen parallel worden toegepast. Men mag overigens niet uit het oog verliezen dat de rechter niet noodzakelijk het bestand nodig heeft om na te gaan welke overtredingen werden begaan. Hij beschikt over het strafregister.

— Veiligheidscursussen worden niet afgesloten met examens. Zij worden zo georganiseerd dat men ze tijdens z'n vrije tijd kan volgen.

Tijdens die cursussen wil men verkeerssituaties simuleren waarmee bestuurders gewoonlijk te maken hebben. De Minister wil in het kader daarvan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de nodige uitrusting bezorgen. Na het volgen van een cursus wordt het bestand opnieuw op nul gebracht, wat betekent dat de overtredingen en de opgelopen punten worden geschrapt. Die regeling geldt uiteraard niet voor het strafregister.

— Wat betreft de lichamelijke geschiktheid van de bestuurders, verwijst de Minister enerzijds naar de bijlage bij de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 december 1980 betreffende de invoering van een Europees rijbewijs en anderzijds naar bijlage VI bij het koninklijk besluit van 6 mei 1988 dat de Europese regeling invoert en dat de vereisten inzake lichamelijke geschiktheid vaststelt.

— Wat betreft het verband tussen het rijbewijs met punten en het alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 g, zou dit gehalte in aanmerking genomen kunnen worden. In dat geval loopt men ten hoogste één punt op. Bedraagt de alcoholconcentratie meer dan 0,8 g, dan zullen er meer punten worden toegekend bijvoorbeeld 3 punten.

— Artikel 15 handelt over de gevallen waarin de bestuurder drugs of geneesmiddelen heeft genomen. Echte controlemiddelen bestaan er evenwel niet, maar het is belangrijk dat die bepaling in de wet staat.

De behandelende arts draagt verantwoordelijkheid en voorts zal dat feit ook een invloed hebben om te bepalen wie aansprakelijk is bij ongevallen.

Le projet prévoit la mise en application des différents articles par arrêté royal et tout pourra entrer en vigueur par étapes successives. Le Ministre compte d'abord régler par arrêté royal la formation des jeunes conducteurs et ce pour la fin de l'année. Le second arrêté royal portera sur la problématique de l'alcool, mais il ne pourra l'élaborer que si les appareils nécessaires sont sur le terrain, ce qui nécessitera un certain temps. Le troisième arrêté traitera du permis à points mais il faut d'abord organiser le service et la banque de données.

— En ce qui concerne le permis à points on est tombé d'accord sur le choix d'un permis à points administratif et non judiciaire.

Les deux systèmes étant donc totalement séparés et indépendants, ils peuvent dans certains cas être appliqués parallèlement. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que le juge n'a pas nécessairement besoin du fichier pour connaître les infractions et dispose du casier judiciaire.

— Les cours de sécurité ne seront pas suivis d'exams. Ils seront organisés de manière à pouvoir être suivis pendant le temps libre.

Les cours tendront à recréer les situations auxquelles sont confrontés les conducteurs. Il compte, dans cette optique, doter l'Institut belge pour la sécurité routière des équipements nécessaires. Après les cours, le fichier est remis à zéro, c'est-à-dire que sont biffés du fichier la mention de l'infraction et les points. Ceci ne concerne évidemment pas le casier judiciaire.

— Pour ce qui concerne la capacité physique des conducteurs, le Ministre renvoie d'une part, à l'annexe à la première directive du Conseil des Communautés européennes du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire et d'autre part à l'annexe VI de l'arrêté royal du 6 mai 1988 qui reprend les règles européennes, et où les normes de capacité physique sont déterminées.

— Quant à la relation entre le permis à points et le degré d'alcoolémie situé entre 0,5 et 0,8 g, elle pourrait être prise en compte. Elle donnera lieu à 1 point maximum. Au-dessus de 0,8 g on attribuera plus de points, par exemple 3 points.

— L'article 15 prévoit les cas de conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments. Il n'y a effectivement pas de moyen de contrôle mais il est important que cela se trouve dans la loi.

La responsabilité du médecin traitant sera engagée, de même que cela pourra influencer la détermination des responsabilités en cas d'accident.

— Om het onderscheid te maken tussen de bepaling van de staat van dronkenschap en die van alcoholopname verwijst de Minister naar de parlementaire voorbereiding van deze wet alsook naar de rechtspraak. Op buitenlanders op doorreis kan men wel de regeling inzake de alcoholopname toepassen doch die van het rijbewijs met punten niet. Indien buitenlanders in België verblijven, moeten zij na maximaal één jaar een Belgisch rijbewijs hebben en is het rijbewijs met punten dan ook op hen van toepassing.

— De gevraagde statistische gegevens staan op blz. 48 van het Kamerverslag. De gegevens betreffende de vervallen verklaringen van het recht tot sturen en het aantal campagnes voor de verkeersveiligheid komen voor in de jaarverslagen van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid:

- 1987: blz. 40 en 41 en blz. 26 tot 29;
- 1988: blz. 56 en 57 en blz. 42 tot 45;
- 1989: blz. 58 en blz. 46 tot 50.

— De vorige Regering heeft de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid en de V.Z.W.'s Via sicura en het Studiefonds voor veilig wegverkeer ontbonden en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid opgericht. Informatie over de samenstelling van de raad van bestuur en over de begroting staat te lezen in de bijlage.

— De vorige wet voorzag reeds in het uit de handel nemen van bepaalde veiligheidstoebehoren.

— Op blz. 106 van het Kamerverslag staat volledige informatie over de houder van het bestand.

— Het zou aangewezen zijn alle bestanden onder een gemeenschappelijke wetgeving te brengen, onder meer voor het inzagerecht. In afwachting van een algemene wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, vormt dit slechts een geheel van voorlopige maatregelen zoals die voor de bestaande bestanden gelden en die dus aan herziening toe zijn.

— Wanneer de alcoholconcentratie 0,5 à 0,8 g bedraagt, wordt geen gebruik gemaakt van de bloedproef als tegenexpertise, maar boven 0,8 g is zij evenwel toegestaan teneinde de procedure te vereenvoudigen en omdat de straffen zwaarder zijn.

HERVATTING VAN DE ALGEMENE BESPREKING

Een andere senator stelt de volgende vragen en maakt de volgende opmerkingen:

A. Opmerkingen over het algemeen veiligheidsbeleid

— Er moet in de eerste plaats gestreefd worden naar een vermindering van het gemotoriseerd verkeer en van het aantal afgelegde kilometers. Daartoe moet opnieuw de politieke wil worden bevestigd om een

— Le Ministre renvoie aux travaux préparatoires de la loi actuelle et à la jurisprudence pour trouver les définitions de l'état d'ivresse et de celui d'imprégnation alcoolique. Aux étrangers de passage on peut appliquer les mesures concernant l'alcoolémie, pas le permis à points. Par contre s'ils résident en Belgique, ils doivent avoir le permis belge après un an maximum, et ils sont dès lors assujettis à la législation sur le permis à points.

— Les statistiques demandées figurent à la page 48 du rapport de la Chambre des Représentants. Celles sur les déchéances du droit de conduire, ainsi que le nombre de campagnes pour la sécurité routière figurent dans les rapports annuels de l'Institut belge pour la sécurité routière, respectivement pour:

- 1987: pp. 40 et 41 et pp. 26 à 29;
- 1988: pp. 56 et 57 et pp. 42 à 45;
- 1989: p. 58 et pp. 46 à 50.

— Le Gouvernement précédent avait dissout le Conseil supérieur de la sécurité routière ainsi que les A.S.B.L., Via sicura et le Fonds d'études pour la sécurité routière pour en faire l'Institut belge pour la sécurité routière. La composition de son conseil d'administration, ainsi que son budget figurent à l'annexe.

— Le retrait de la vente éventuel de certains accessoires de sécurité était déjà prévu dans la loi antérieure.

— Tout ce qui se rapporte au maître du fichier se trouve à la page 106 du rapport de la Chambre des Représentants.

— Il y aurait intérêt à établir une législation commune à tous les fichiers, notamment en ce qui concerne le droit d'accès. En attendant une loi générale sur la protection de la vie privée, ceci ne constitue qu'un ensemble de mesures provisoires telles qu'elles existent dans les fichiers actuels et qui devront être revues.

— L'analyse de sang comme contre-expertise n'a pas été retenue dans les cas d'alcoolémie entre 0,5 et 0,8 g, mais elle est permise au-dessus de 0,8 g, cela pour simplifier la procédure et parce que les peines encourues sont plus graves.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE

Un autre sénateur exprime à son tour les questions et réflexions suivantes:

A. Réflexions sur la politique générale de sécurité

— Il faut viser d'abord et globalement à réduire le trafic motorisé et le nombre de kilomètres parcourus. Dans ce sens, il faut réaffirmer la volonté politique de développer les transports en commun, train, réseaux

beleid te voeren gericht op de ontwikkeling van het openbaar vervoer: trein, voorstadstreinen (*R.E.R.: réseau express régional*), trams en bussen. Er moeten ook meer mogelijkheden geschapen worden voor het gecombineerd vervoer: zo moeten bij voorbeeld, in de vakantieperiodes, meer voertuigen op de autotreinen worden geplaatst. Er moeten ook meer mogelijkheden komen om fietsen als begeleide bagage te vervoeren op alle metro's en treinen, zoals dat trouwens in Nederland en in Denemarken en zelfs in Zwitserland het geval is.

Er is nog een manier om de verkeersdrukte te verminderen: ondernemingen en openbare besturen zouden kleine anonieme voertuigen ter beschikking van hun personeel kunnen stellen. Dit maakt het niet langer noodzakelijk om met de eigen wagen naar het werk te gaan.

Er moet echter ook worden vastgesteld dat tal van ouders hun kinderen met de wagen naar school brengen en van school halen. Campagnes die in verschillende scholen werden gevoerd om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, om carpooling te bevorderen of de kinderen te leren zich zelfstandig te verplaatsen, hebben vrucht gedragen. Spreker vraagt dat de Minister op dat stuk meer onderzoek laat uitvoeren.

— De algemene verkeersopvoeding moet worden verbeterd en in het bijzonder moet een aangepast gedrag worden aangeleerd t.o.v. voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Daarenboven moet in de scholen meer aandacht besteed worden aan de verkeersopvoeding in reële verkeerssituaties en mag er niet enkel geoefend worden op beschermde terreinen (zie Luxemburg).

— De opvattingen over snel rijden zijn tot op heden nog niet genoeg beïnvloed door de keuzemogelijkheden. De ene helft van de autobestuurders meent dat men de snelheid mag beperken, doch de andere helft staat daar zeer weigerachtig tegenover. Om dat mentaliteitsprobleem op te lossen moet men blijk geven van meer krachtadigheid en in ruimer verband optreden.

B. Ongevallenstatistieken

— Dezelfde senator vraagt dat de Minister aan de commissieleden zijn algemene toelichting op het ontwerp, dat een uitstekend document is, meedeelt.

Daarin kan men onder meer vaststellen dat het aantal ernstige overtredingen tussen 1987 en 1988 met 20 pct. is toegenomen. Men moet dus dringend optreden.

Spreker verwijst naar bladzijde 59 van het document en stelt vast dat het niet precies genoeg is, wat zo zijn gevolgen kan hebben. Zo vindt men er het aantal

suburbains (*R.E.R.: réseau express régional*), trams et bus. Il faut aussi développer les possibilités de trajets combinés: par exemple permettre à plus de véhicules, en période de vacances, de se mettre sur les trains. De même, faciliter sur l'ensemble des métros et des trains, le transport des vélos comme bagage accompagné, comme cela fonctionne aux Pays-Bas et au Danemark ou même en Suisse.

Autre façon de réduire le trafic: disposer de plus de petits véhicules banalisés dans les entreprises et les administrations. Cela réduit la nécessité d'aller au travail avec son propre véhicule.

D'autre part, on observe que de nombreux parents doivent conduire et rechercher leurs enfants à l'école en voiture. Des campagnes menées dans différentes écoles pour améliorer l'usage des transports en commun, pour développer le covoiturage ou apprendre aux enfants à se déplacer de façon autonome ont donné des résultats positifs. L'intervenant demande au Ministre d'approfondir les recherches sur ce point.

— L'éducation de tous à la circulation routière doit être améliorée, et notamment l'apprentissage à des comportements plus adaptés vis-à-vis des piétons, des cyclistes et des transports en commun. Par ailleurs, il faut, au niveau scolaire, renforcer l'apprentissage et l'entraînement en circulation réelle, et pas seulement dans des enclos protégés (voir Luxembourg).

— Les choix et options n'ont, jusqu'à présent, pas assez marqué les mentalités concernant la vitesse. Une moitié des automobilistes pense qu'on peut la limiter, l'autre est très réticente. Il faut être plus ferme et plus global pour résoudre ce problème de mentalité.

B. Les statistiques d'accident

— Le même sénateur demande au Ministre de bien vouloir communiquer aux membres de la Commission l'excellent document qu'est le commentaire général du Ministre sur le projet.

On y constate notamment une augmentation de 20 p.c. des infractions graves entre 1987 et 1988. Il est donc urgent de réagir.

Se référant à la page 59 de ce document, il constate un manque de précisions qui peut avoir son importance. On n'y retrouve pas non plus le nombre de pro-

processen-verbaal niet die tot vervolging hebben geleid. Veel processen-verbaal worden immers geponeerd. De regeling moet coherent functioneren.

In de stastieken waarnaar de Minister verwijst, zijn enkel de ongevallen met slachtoffers opgenomen. Die ongevallen vertegenwoordigen echter slechts 12 pct. van het totaal aantal ongevallen. Die gegevens zijn het resultaat van een onderzoek dat in de jaren 1965-1968 werd uitgevoerd door de Beroepsvereniging der verzekeringsondernemingen. Die gegevens moeten worden bijgewerkt en gebruikt. Ongevallen met alleen maar materiële gevolgen zijn immers ook tekenend voor verschillende vormen van gevaarlijk rijgedrag, dat even goed zware gevolgen kan hebben en andere weggebruikers in gevaar kan brengen.

— Hoe zal men evalueren wie van de nieuwe maatregelen profiteert, de automobilisten of de voetgangers? Hij wil weten in hoever men erin zal slagen de ravage onder voetgangers en fietsers terug te dringen.

C. Het probleem van de automatische controle van de overtredingen

Het komt de senator voor dat men in het ontwerp opnieuw de automatische controle zou moeten invoeren. De moderne toestellen zijn immers volstrekt betrouwbaar, zoals blijkt uit het verslag-Giraudet uit 1990 (Frankrijk). Er zal een objectief geheugen zijn voor de overtredingen. Dat zal tot weinig betwistingen aanleiding geven, minder kosten meebrengen en bovendien aanvaard worden door de rechtspraak. Hij erkent dat het systeem twee nadelen heeft.

Hij sluit uit dat de voertuigen onmiddellijk worden onderschept. De bestuurder kan dus niet worden geïdentificeerd.

Men stelt echter vast dat er steeds meer gestolen, gehuurde of in huurkoop genomen voertuigen zijn. Het is dus een van de problemen die moeten worden onderzocht.

Zij kunnen niet alle zware overtredingen opsporen, zoals witte strepen, overwegen, rode lichten, enz. Dat komt op ongeveer 60 pct. van het totaal.

D. Rijbewijzen

Het doel ervan is te voorkomen dat mensen die niet kunnen rijden aan het verkeer deelnemen. Hij vraagt wat de Minister denkt van het voorstel-Léonard, dat maatregelen wil invoeren om de rijvaardigheid van bejaarden te controleren, met het oog op hun eigen veiligheid.

Die bevolkingscategorie neemt voortdurend in aantal toe. Men zou een specifiek examen moeten invoeren. Daarover moet worden nagedacht en eventueel moet contact worden opgenomen met de Orde van geneesheren.

cès-verbaux qui ont eu des suites. Beaucoup sont classés sans suite. Il faut qu'il y ait une cohérence dans le système.

Par ailleurs, ne sont relevés dans les statistiques que présente le Ministre, que les accidents avec victime. Or ils ne représentent qu'environ 12 p.c. de l'ensemble des accidents. Ces résultats proviennent d'une enquête de 1965-1968 de l'Association professionnelle des assureurs qu'il faudrait absolument mettre à jour et exploiter. En effet, les accidents ayant seulement des conséquences matérielles, sont néanmoins tout aussi révélateurs de divers comportements dangereux pouvant avoir des conséquences graves mettant réellement en danger d'autres usagers de la route.

— Comment va-t-on évaluer qui va bénéficier des nouvelles mesures, les automobilistes ou les piétons? Il est préoccupé de savoir dans quelle proportion sera diminuée l'hécatombe des piétons et des cyclistes.

C. Le problème du contrôle automatique des infractions

Il paraît au sénateur qu'il faudrait réinsérer dans le projet ce contrôle automatique. En effet, comme l'indique le rapport Giraudet de 1990 (France), les appareils modernes sont parfaitement fiables. Il y aura une mémoire objective de l'information. Cela donne lieu à peu de contestations; c'est moins coûteux et, de plus, accepté par la jurisprudence. Il reconnaît que ce système comporte deux désavantages.

Il exclut l'interception immédiate du véhicule ce qui ne permet pas l'identification du conducteur.

Or, on constate qu'il y a de plus en plus de voitures volées, louées ou en leasing. C'est un problème à étudier.

Ils ne peuvent détecter que certaines infractions graves, telles que lignes blanches, passages à niveaux, feux rouges, etc., c'est-à-dire environ 60 p.c. d'entre elles.

D. Le permis de conduire

Son but est d'éviter de voir sur les routes des gens qui ne savent pas conduire. Il souhaiterait avoir l'opinion du Ministre sur la proposition Léonard qui concerne les mesures à prendre pour le contrôle de la capacité des personnes âgées, pour leur propre protection.

Cette population augmente de plus en plus. Il faudrait créer un protocole spécifique d'examen. Il y a lieu de réfléchir sur le sujet et de contacter éventuellement l'Ordre des médecins.

E. Zware overtredingen

Hij stelt voor ook als dusdanig te beschouwen bepaalde gevallen van fout parkeren, met name op de trottoirs, of op plaatsen waar men het openbaar vervoer blokkeert; hij wenst ter zake dat men de personeelsleden van de M.I.V.B. en andere maatschappijen voor intercommunaal vervoer de bevoegdheid zou geven om te verbaliseren en de voertuigen te laten wegslepen.

F. Leerperiode

Welke restricties zal men inbouwen ten aanzien van de jongeren in hun leerperiode? Snelheid, het aantal personen dat mag worden vervoerd, 's nachts rijden, begeleiding door een volwassene, het voeren van een kenteken op het voertuig?

— Welke maatregelen denkt men te nemen met betrekking tot de zware motorfietsen? Die veroorzaken immers zeer zware ongevallen.

Er moet eveneens worden voorzien in een scholingsperiode, waarbij het rijden tijdelijk beperkt wordt tot de minder krachtige modellen.

— Vervolgens snijdt de senator het probleem aan van de heflaadklep waarmee de vrachtwagens zijn uitgerust. Die klep lijkt soms op een hakbijl van 1,80 m lang. De afmetingen ervan kunnen visueel niet worden ingeschat. Er moeten dus technische normen worden voorgeschreven met betrekking tot de zichtbaarheid, bijvoorbeeld het aanbrengen van een rode lap, een knipperlicht.

LAATSTE ANTWOORD VAN DE MINISTER

— De Minister deelt de mening van de senator over het probleem van de mobiliteit. Het probleem is reëel en overleg is noodzakelijk. De schoolvakantiedagen tonen dit voldoende aan.

— Met het oog op de verkeersveiligheid is de verkeersopvoeding van het allergrootste belang. Er moet een degelijk programma voor de scholen worden uitgewerkt dat al in de eerste klassen van de basisschool moet worden verspreid.

— Wat de problematiek van de snelheidsbeperking betreft, lijkt de invoering van een maximumsnelheid van 50 km per uur in de bebouwde kom hem vrij utopisch daar het reeds zeer moeilijk is een snelheid van 60 km per uur te doen naleven.

— Hij is het ermee eens dat maatregelen moeten worden genomen om de wegeninfrastructuur te verbeteren. Ze moet worden aangepast zodat de automobilisten verplicht zijn te vertragen.

— Het is goed dat gesuggereerd wordt in de statistieken van de zware ongevallen ook die ongevallen op te nemen waarbij slechts materiële schade werd veroorzaakt.

E. Les infractions graves

Il propose d'y inclure certains stationnements abusifs notamment sur les trottoirs, ou qui bloquent les transports en commun. Il souhaite, à ce propos, qu'on habilite les agents de la S.T.I.B. et autres compagnies de transports intercommunaux, à pouvoir verbaliser et faire enlever les véhicules.

F. La période de stage

Quelles restrictions va-t-on instaurer vis-à-vis des jeunes en stage? La vitesse, le nombre de personnes transportées, la conduite de nuit, l'accompagnement par un adulte, le port d'un signe distinctif sur le véhicule?

— Quelles mesures prendra-t-on en ce qui concerne les motos? Les gros cubes provoquent énormément d'accident graves.

Il faut également prévoir une période d'apprentissage, en limitant temporairement la conduite aux modèles moins puissants.

— Enfin, le sénateur évoque le problème des planchers élévateurs dont sont équipés les poids lourds. Ce sont parfois des couperets d'un mètre quatre-vingt de long. Leur dimension n'est pas évaluable visuellement. Il faudrait donc prévoir des moyens techniques de visibilité, par exemple, le port d'une languette rouge, un feu clignotant, etc.

REPONSE FINALE DU MINISTRE

— Le Ministre partage l'avis du sénateur sur le problème de la mobilité. Le problème est réel et une concertation est nécessaire. Les jours de congé scolaire le démontrent suffisamment.

— L'éducation dans le domaine de la sécurité routière est, en effet primordiale. Il faut étoffer ce programme et en développer la propagation dès le début de la scolarité.

— Dans la problématique de la vitesse, l'instauration d'une limite maximale de 50 km à l'heure dans les agglomérations lui semble utopique, alors qu'il est déjà difficile d'imposer 60 km à l'heure!

— Il est d'accord pour prendre des mesures afin d'améliorer l'infrastructure routière et l'aménager de sorte que les automobilistes soient obligés de ralentir.

— C'est une bonne suggestion d'ajouter aux statistiques des accidents graves ceux qui n'ont que des conséquences matérielles.

— Inzake de automatische controle wordt de status quo behouden daar de tekst die daarop betrekking had in de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd ingetrokken.

Indien de controleapparatuur wordt aangesloten op een videoscherm dat door iemand wordt bekeken, aanvaardt de rechtspraak het bewijsmateriaal dat door die toestellen verzameld wordt.

— Hij merkt op dat onderzoeken in verband met de lichamelijke geschiktheid reeds door de bepalingen inzake het Europese rijbewijs worden voorgeschreven.

— Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest heeft reeds voorgesteld aan de controleurs van de M.I.V.B. de bevoegdheid te verlenen processen-verbaal op te stellen wanneer voertuigen zo geparkeerd staan dat trams of bussen niet normaal kunnen doorrijden. Over deze zaken worden besprekingen gevoerd.

Het parket staat overigens niet afwijzend tegenover dat voorstel.

— Om een motor met een cilinderinhoud van meer dan 49 cc. te mogen besturen moet men 18 jaar oud zijn en het overeenkomstig rijbewijs bezitten.

Voor het organiseren van een verkeersstage voor jongeren neemt de Minister de ideeën van de spreker in overweging.

Dezelfde senator stelt vast dat de Minister hem gelijk geeft op een aantal punten maar op andere punten ontwijkend antwoordt met Europese argumenten.

Nu is het vervoer niet alleen een internationale gelegenheid. Spreker is van oordeel dat de punten waarmee de Minister het niet eens lijkt te zijn, toch bijzondere aandacht moeten krijgen.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

ARTIKEL 1

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

ARTIKEL 2

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

ARTIKEL 3

Een senator dient het volgende amendement in:

In het 4^o van het voorgestelde artikel 23, na de woorden « over de kennis van de wetten en reglementen » in te voegen de woorden « de aspecten van een op preventie en vooruitzien gericht rijgedrag ».

— En matière de contrôle automatique, le fait qu'il ait retiré le texte à la Chambre des Représentants signifie seulement qu'on conserve le statu quo.

Si les appareils de contrôle sont reliés à un écran vidéo avec quelqu'un qui regarde ce qui s'y passe, la jurisprudence admet ce mode de preuve.

— Il fait remarquer que les examens d'aptitude physique sont déjà prévus par les dispositions du permis de conduire européen.

— La Région de Bruxelles-Capitale a déjà suggéré que les contrôleurs de la S.T.I.B. puissent verbaliser en cas de stationnement perturbant le fonctionnement des transports en commun. Les négociations à ce sujet sont en cours.

Le Parquet n'y est d'ailleurs pas hostile.

— Quant à l'utilisation des motos par les jeunes, il faut avoir 18 ans pour pouvoir conduire une moto de plus de 49 cc., et un permis de conduire spécifique est requis.

Pour l'organisation du stage des jeunes, il retient les idées émises par l'intervenant.

Le sénateur constate que le Ministre lui donne raison sur une série de choses, mais pour d'autres il tient des propos dilatoires, sous le couvert d'une argumentation européenne.

Mais le transfert n'est pas seulement un problème international. Il estime que les points sur lesquels le Ministre ne semble pas le suivre méritent cependant une attention toute particulière.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

ARTICLE 1^{er}

L'article est adopté par 11 voix contre 3.

ARTICLE 2

L'article est adopté par 11 voix contre 3.

ARTICLE 3

Un sénateur dépose l'amendement suivant:

Au 4^o de l'article 23, proposé, après les mots « portant sur la connaissance des lois et règlements », ajouter les mots « les aspects préventifs et prévisionnels de la conduite ».

Verantwoording

De door de Kamer goedgekeurde tekst vermeldt « het gedrag ter voorkoming van ongevallen ». Dit is vanzelfsprekend een defensief rijgedrag. Elke bestuurder die naam waardig, weet dat het absoluut noodzakelijk is te voorzien wat andere bestuurders gaan doen om ongevallen te voorkomen. Het gaat hier niet om een angstreflex, maar integendeel om een reflex van analyse en aandacht voor het rijgedrag van de andere bestuurders en voor de situatie waarin men zich bevindt. Het begrip « vooruitzien » is voor een bestuurder essentieel.

De Minister verklaart dat hij het volledig eens is met de argumentatie van de indiener van het amendement, maar het begrip « gedrag ter voorkoming van ongevallen » dat hij in de tekst heeft opgenomen, doelt op de problematiek in al haar facetten, defensieve zowel als anticiperende. Hij stelt dus voor dat de indiener zijn amendement zou intrekken, zodat het niet hoeft te worden verworpen, en men niet zou gaan denken dat de Commissie het er niet mee eens is.

Het amendement wordt door de indiener ingetrokken.

Een andere senator voegt eraan toe dat men in Frankrijk op het punt staat in het Strafwetboek een bepaling in te voegen volgens welke men tijdens het rijden niet alleen moet trachten ongevallen te voorkomen, maar bovendien moet vermijden iemand anders in gevaar te brengen.

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

ARTIKEL 4

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

ARTIKEL 5

Een lid dient het volgende amendement in:

« Dit artikel te doen vervallen. »

Verantwoording

In plaats van « repressieve maatregelen » die doelen op een spectaculair effect, dient het probleem ten gronde aangepakt te worden en via maatschappelijke overreding en verkeersopvoeding een wijziging in de mentaliteit en ingesteldheid van de doelgroepen te beogen.

Verder is dit artikel zoals voorgelegd:

1. Tegen ons gerechtelijk en grondwettelijk systeem daar waar aan de administratie onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen bevoegdheden worden toegekend welke grondwettelijk voorbehouden zijn aan de rechterlijke macht.

Justification

Le texte adopté par la Chambre parle de « comportement de nature à éviter les accidents » ce qui est évidemment défensif. Tout pilote sérieux sait que pour éviter les accidents, il est essentiel de prévoir ce que font les autres automobilistes. Il ne s'agit pas ici d'un réflexe de peur, mais au contraire d'un réflexe d'analyse et d'attention qui se porte tant sur la pratique des autres conducteurs que sur la situation de l'environnement. La notion de « conduite anticipée » est essentielle.

Le Ministre se déclare parfaitement d'accord avec l'argumentation de l'auteur de l'amendement, mais lorsqu'il a introduit dans le texte la notion de comportement de nature à éviter les accidents, cela vise la problématique dans tous ses aspects, qu'ils soient défensifs ou anticipatifs. Il propose donc à l'auteur de bien vouloir retirer son amendement, afin d'éviter que par son rejet on puisse croire que la Commission n'y souscrivait pas.

L'amendement est retiré par son auteur.

Un autre sénateur ajoute qu'en France on est sur le point d'introduire dans le Code pénal la notion selon laquelle il faut non seulement conduire en prévoyant les accidents, mais en plus, en évitant de mettre autrui en danger.

L'article est adopté par 11 voix contre 3.

ARTICLE 4

L'article est adopté par 11 voix contre 3.

ARTICLE 5

Un membre introduit l'amendement suivant:

« Supprimer cet article. »

Justification

Au lieu de prendre des « mesures répressives » visant à atteindre un effet spectaculaire, il convient d'attaquer le problème à la base et de s'efforcer de transformer la mentalité et les habitudes des catégories de personnes visées par le biais de la persuasion sociale et de l'éducation en matière de conduite.

En outre:

1. Dans sa rédaction actuelle, cet article viole nos principes juridiques et constitutionnels, étant donné qu'il confère à l'administration relevant du Ministre des Communications des pouvoirs que la Constitution réserve au pouvoir judiciaire.

Hierbij creëert men een gevaarlijk precedent, waarbij aan een administratie een pretoriaanse rechtsmacht wordt toebedeeld.

Artikel 5 houdt aldus een fundamentele schending in van het principe van de scheiding der machten (rechtbanken zijn bevoegd om over de opportuniteit van straffen en over de strafmaat te oordelen). De administratie toegevoegd aan de uitvoerende macht heeft zich hier niet in te mengen;

2. Het aanvaarden van een minnelijke schikking zou leiden tot een bijkomende administratieve straf. Dit is een schending van het rechtsprincipe non bis in idem;

3. Aan de verbaliserende overheid wordt een mogelijkheid gegeven tot willekeurig optreden aangezien hun vaststellingen praktisch onaanvechtbaar zijn en in realiteit niet meer alleen zullen leiden tot een financiële sanctie (welke door de burgers aanvaard wordt) maar eveneens tot zware gevolgen kan leiden (ontzetting en/of schorsing).

De Minister merkt op dat indien deze tekst ongrondwettig zou zijn, de Raad van State zeker niet had nagelaten een opmerking in die zin te maken. Hij vraagt dat het amendement zou worden verworpen.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Een senator dient het volgende amendement in :

« In het voorgestelde artikel 24, het 1^o van § 1 te vervangen als volgt :

« 1^o De buitengewoon zware overtredingen :

1. Het niet in acht nemen van de voorrangsregels;
2. Het niet in acht nemen van de regels betreffende het kruisen;
3. Het links inhalen van een bestuurder die te kennen heeft gegeven dat hij voornemens is links af te slaan of zijn voertuig op te stellen aan de linkerkant van de openbare weg en die zich reeds naar links begeven heeft om deze beweging uit te voeren;
4. Inhalen wanneer de bestuurder de tegemoetkomende weggebruikers niet van ver genoeg kan opmerken;
5. Inhalen bij het naderen van de top van een helling of in een bocht, wanneer het inhalen daar verboden is;
6. Het in gevaar brengen van een voetganger;
7. Het overschrijden van de maximum toegelaten snelheid :
— met meer dan 40 km/u op de autosnelweg,

Il crée par conséquent un dangereux précédent en accordant à une administration un pouvoir juridique que l'on pourrait qualifier des prétorien ».

L'article 5 constitue dès lors une violation fondamentale du principe de la séparation des pouvoirs (les tribunaux sont habilités à juger de l'opportunité des peines et du taux de celles-ci). L'administration adjointe au pouvoir exécutif n'a aucun droit de regard en cette matière;

2. L'acceptation d'une transaction se traduirait par une sanction administrative supplémentaire. Il s'agit là d'une violation du principe juridique non bis in idem;

3. Cet article permet à l'autorité verbalisante de faire preuve d'arbitraire, étant donné que les constatations de celle-ci sont pratiquement inattaquables et qu'elles ne se borneront plus, en réalité, à entraîner une sanction financière (qui est en général admise par les citoyens) mais pourront également avoir de lourdes conséquences (déchéance et/ou suspension du droit de conduire).

Le Ministre fait remarquer que si ce texte était anti-constitutionnel, le Conseil d'Etat n'aurait pas manqué de le faire observer. Il demande le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 3.

Un sénateur dépose l'amendement suivant :

« Au § 1^{er} de l'article 24 proposé, remplacer le 1^o par ce qui suit :

« 1^o Les infractions particulièrement graves que sont :

1. Ne pas avoir respecté les règles relatives à la priorité;
2. Ne pas avoir respecté les règles relatives aux croisements;
3. Avoir dépassé par la gauche un conducteur qui avait manifesté son intention de tourner à gauche ou de ranger son véhicule sur le côté gauche de la voie publique et qui s'était porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement;
4. Avoir dépassé lorsque le conducteur ne pouvait apercevoir les usagers venant au sens inverse à une distance suffisante;
5. Avoir dépassé à l'approche du sommet d'une côte ou dans un virage alors que le dépassement y était interdit;
6. Avoir mis un piéton en danger;
7. Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée :
— de plus de 40 km/h sur autoroute,

— met meer dan 30 km/u op wegen waarvoor geen snelheidsbeperkingen van minder dan 90 km/u gelden;

8. Op een autosnelweg een dwarsverbinding gebruiken, rechtsomkeer maken of achteruit rijden;

9. Een rood of een vast oranje-geel licht niet in acht nemen;

10. Een witte doorlopende streep tussen de rijstroken overschrijden;

11. Een bestuurder inhalen die zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt wanneer dit inhalen verboden is;

12. De verkeersborden C35 of C39 niet in acht nemen, waarbij het vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt verboden is een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen;

13. Het besturen van een voertuig na alcoholische dranken in zodanige hoeveelheid te hebben gebruikt dat een bloedanalyse van de bestuurder een alcoholgehalte van ten minste 0,8 gram per liter bloed aan geeft. »

Verantwoording

De invoering van een rijbewijs met punten mag er niet toe leiden dat het systeem verwordt tot een loterij en zijn preventief karakter of alarmfunctie verliest. Het is duidelijk dat de lijst van zware overtredingen vermeld in het koninklijk besluit van 7 april 1976 zware en minder zware overtredingen bevat.

Het is nogal paradoxaal te moeten vaststellen dat, voor het rijbewijs met punten, de bestuurder die op een vrije autosnelweg rijdt tegen een snelheid van 132 km/u gelijkgesteld wordt met een spookrijder op de autosnelweg...

In het voorgestelde amendement worden een aantal overtredingen bepaald in het koninklijk besluit van 7 april 1976 overgenomen, maar wordt o.m. de snelheid gewijzigd die, wanneer ze overschreden wordt, tot de aftrek van punten leidt.

Een lid dient het volgende amendement in :

« In het voorgestelde artikel 24, het 1^o van § 1 aan te vullen als volgt :

« Op de autowegen en de wegen met vier rijstroken wordt enkel het overschrijden van de maximumsnelheid met meer dan 20 pct. beschouwd als een zware overtreding in de zin van deze wet. »

Verantwoording

Op de autosnelweg rijden met een snelheid tussen 120 en 144 km/uur is op zich geen zware overtreding, daar de voertuigen aan strenge veiligheidseisen vol-

— de plus de 30 km/h sur les routes non soumises à des limitations inférieures à 90 km/h;

8. Sur une autoroute avoir emprunté un raccordement transversal, fait demi-tour ou marche arrière;

9. Ne pas avoir respecté un feu rouge ou un feu jaune-orange fixe;

10. Avoir franchi une ligne blanche séparant les bandes de circulation;

11. Avoir dépassé un conducteur qui dépassait lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette: un cyclo-moteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues, alors que ce dépassement, était interdit;

12. Ne pas avoir respecté les signaux C35 et C39 interdisant à partir du signal et jusqu'au prochain carrefour de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues;

13. Avoir conduit un véhicule après avoir consommé des boissons alcoolisées en quantité telle que l'analyse sanguine du conducteur révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,8 g. »

Justification

Si le permis à points est instauré, il ne faut pas qu'ils en arrive à devenir une loterie sous peine de perdre tout caractère préventif ou d'avertissement. Il est bien évident que dans la liste des infractions graves prévues par l'arrêté royal du 7 avril 1976, il y a des infractions plus graves que les autres.

Il est quand même paradoxal de constater que l'on met sur le même pied, au niveau du permis à points, l'automobiliste qui roule sur autoroute dégagée à 132 km/h et celui qui emprunte l'autoroute à contresens...

L'amendement proposé reprend une série d'infractions prévues par l'arrêté royal du 7 avril 1976 mais module notamment la vitesse à partir de laquelle il y a retrait de points.

Un membre dépose un autre amendement :

« Au § 1^{er} de l'article 24 proposé, compléter le 1^o par la disposition suivante :

« Toutefois, sur autoroute et routes à quatre bandes, seul le dépassement de plus de 20 p.c. de la vitesse maximum est considéré comme infraction grave au sens de la présente loi. »

Justification

Rouler entre 120 et 144 km/h sur autoroute ne constitue pas en soi une infraction grave en raison des conditions de sécurité des véhicules et des garanties de

doen en de wegeninfrastructuur voldoende waarborgen biedt. Die overtreding wordt al bestraft met een boete. Het zou onrechtvaardig zijn de bestuurder een tweede maal te straffen door hem voor die bepaalde overtreding punten af te trekken.

Een lid merkt op dat sommige wegen met vier rijstroken agglomeraties doorkruisen. Het is zeer gevaarlijk er met hoge snelheid te rijden.

De indiener van het amendement erkent dat dit argument juist is en hij is bereid er een uitzondering voor de agglomeraties in te voegen.

De Minister vraagt dat in de tekst de verwijzing naar artikel 29 behouden zou blijven voor het algemene evenwicht van de wet. Momenteel wordt de zware overtreding slechts vastgesteld indien de maximumsnelheid met meer dan 10 km wordt overschreden.

Aangezien het een teer punt is, herinnert de Minister eraan dat hij het ontwerp van uitvoeringsbesluit voor advies aan de Commissie zal voorleggen en dat hij een schaal zal voorstellen voor het toekennen van punten inzake snelheid. Indien het mogelijk is een flexibel systeem voor snelheidsaanduidingen in te voeren, dan zal hij dat zeker doen.

Een senator voegt eraan toe dat de snelheidsbeperking niet alleen een zaak is van veiligheid maar ook van beperking van de lawaaihinder en het energieverbruik. Hij herinnert eraan dat de bewegwijzeringsborden werden ontworpen om gelezen te kunnen worden bij een snelheid van 110 km per uur.

De indiener van het tweede amendement meent dat op autosnelwegen de trage bestuurders een gevaar betekenen.

De Minister merkt op dat het gevaar inderdaad wordt veroorzaakt door het grote verschil in snelheden.

Het eerste amendement wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

De indiener van het tweede amendement neemt genoegen met de antwoorden van de Minister en trekt zijn amendement in.

Een senator dient vervolgens de volgende drie amendementen in:

« Dit artikel te doen vervallen. »

Verantwoording

De invoering van een rijbewijs met punten heeft volgens de Regering tot doel het aantal ongevallen en hun gevolgen te beperken.

Iedereen kan het vanzelfsprekend eens zijn met die doelstelling. Zoals het is uitgewerkt zal dit systeem de excessen van een minderheid van bestuurders jammer

l'infrastructure routière. Or, cette infraction donne déjà lieu au paiement d'une amende. Il serait injuste de sanctionner l'automobiliste une seconde fois en lui retirant des points pour ce type bien précis d'infraction.

Un commissaire fait remarquer que certaines routes à quatre bandes traversent des agglomérations. Il est très dangereux d'y rouler très vite.

L'auteur de l'amendement reconnaît la justesse de cet argument et est prêt à insérer une exception pour les zones d'agglomérations.

Le Ministre demande le maintien du texte par référence à l'article 29, pour l'équilibre général de la loi. Pour l'instant l'infraction grave n'est constatée qu'à plus de 10 km au-dessus de la vitesse limite.

Comme c'est un point sensible, le Ministre rappelle qu'il s'est engagé à soumettre le projet d'arrêté royal d'exécution à l'avis de la Commission, et qu'il proposera une échelle d'attribution des points en matière de vitesse. S'il pouvait y avoir un système flexible d'indications de vitesse, il l'appliquerait.

Un sénateur ajoute que la réduction de la vitesse n'est pas seulement une question de sécurité mais aussi de diminution de bruit et de la consommation d'énergie. Il rappelle que les panneaux directionnels et d'orientation sont conçus pour être lus à 110 km/h.

L'auteur du deuxième amendement estime que sur les autoroutes, les conducteurs trop lents sont dangereux.

Le Ministre fait remarquer que le danger vient en effet de la différenciation des vitesses.

Le premier amendement est rejeté par 12 voix contre 2.

L'auteur du deuxième amendement, satisfait par les réponses du Ministre, le retire.

Un sénateur introduit ensuite les trois amendements suivants:

« Supprimer cet article ».

Justification

L'instauration du permis à points a pour objectif, d'après le Gouvernement, de réduire le nombre des accidents et leurs conséquences.

Chacun peut naturellement marquer son accord sur cet objectif. Malheureusement tel qu'il est prévu, le système n'aboutira nullement à réprimer les excès

genoeg niet aan banden leggen. Het onbezonnen, automatische en louter administratieve karakter van het rijbewijs met punten zal integendeel de automobilisten bestraffen die om beroepsredenen duizenden kilometers per jaar afleggen en die bijgevolg meer dan anderen het risico lopen het verkeersreglement te overtreden. Paradoxaal genoeg doen de meeste ongevallen zich niet voor in die categorie van bestuurders. In het wetsontwerp wordt er bovendien op gewezen dat de ongevallen zich vooral tijdens het weekeinde en 's avonds voordoen en dat vooral jongeren het slachtoffer worden. Er ligt dus een duidelijke kloof tussen de vaststellingen die men doet in verband met het ogenblik van de ongevallen en de ondoordachte en veralgemeende toepassing van het rijbewijs met punten. De huidige reglementering volstaat; ze stelt de hoven en rechtbanken in staat de automobilist te veroordelen voor zware overtredingen en de betrokkene, tijdelijk of definitief, vervallen te verklaren van het recht tot sturen.

Subsidiair :

« Het laatste lid van § 1 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt :

« Het aantal punten dat de Koning toekent voor elke overtreding, mag niet meer dan 3 bedragen. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 1 indien de overtreder in het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarin de zware overtreding werd begaan, geen enkele overtreding bepaald in artikel 24, § 1, heeft begaan.

Bij samenloop van deze overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat 4 punten mogen worden overschreden. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 2, indien de overtreder in het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarin de zware overtreding werd begaan, geen enkele overtreding bepaald in artikel 24, § 1, heeft begaan.

Het aantal punten dat de Koning toekent voor elke overtreding, mag niet meer dan 3 bedragen. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 1 indien de overtreder kan bewijzen dat hij beroepshalve verplicht is meer dan 50 000 km per jaar af te leggen.

Bij samenloop van die overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat 4 punten mogen worden overschreden.

Het aantal punten wordt teruggebracht tot 2 indien de overtreder kan bewijzen dat hij beroepshalve verplicht is meer dan 50 000 km per jaar af te leggen. »

Verantwoording

Zelfs bij de ergste of smerigste wanbedrijven en misdaden kunnen de daders verzachtende omstandigheden genieten... Die kunnen niet worden ingeroepen door de automobilist die wegens een moment

d'une minorité d'automobilistes. Bien au contraire, le caractère aveugle, automatique, purement administratif du permis à points pénalisera les automobilistes qui, pour des raisons professionnelles, parcourent des milliers de kilomètres par an et qui, par conséquent, courent, plus que d'autres, le risque de commettre une infraction au code de la route. Paradoxalement, ce n'est évidemment pas dans les conducteurs de cette catégorie que l'on recense le plus d'accidents. Le projet de loi d'ailleurs signale que les accidents ont lieu le week-end et le soir — et, spécialement, parmi les jeunes. Il y a donc une distorsion manifeste entre les constatations que l'on fait concernant le moment des accidents et l'organisation aveugle et généralisée du permis à points. La réglementation actuelle suffit; elle permet aux cours et tribunaux de condamner l'automobiliste pour des infractions, notamment graves, et de décréter éventuellement la déchéance, à terme ou définitive, du droit de conduire.

Subsidiairement :

« Au § 1^{er} de l'article 24 proposé, remplacer le dernier alinéa par la disposition suivante :

« Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder 3. Le nombre de points est réduit à 1 si l'auteur de l'infraction n'a commis aucune infraction visée à l'article 24, § 1^{er}, dans l'année qui précède celle au cours de laquelle l'infraction grave a été commise.

En cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder 4. Le nombre de points est réduit à 2 si l'auteur de l'infraction n'a commis aucune infraction visée à l'article 24, § 1^{er}, dans l'année qui précède celle au cours de laquelle l'infraction grave a été commise.

Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder 3. Le nombre de points est réduit à 1 si l'auteur de l'infraction peut prouver que sa profession l'oblige à accomplir plus de 50 000 kilomètres par an.

En cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder 4.

Le nombre de points est réduit à 2 si l'auteur de l'infraction peut prouver que sa profession l'oblige à accomplir plus de 50 000 kilomètres par an. »

Justification

Les auteurs des délits et des crimes les plus importants ou les plus sordides peuvent bénéficier de circonstances atténuantes. L'automobiliste qui a eu un moment d'inattention et a commis une infraction ne

van onoplettendheid een overtreding heeft begaan, zelfs niet wanneer het gaat om een ernstige bestuurder die slechts uitzonderlijk de wetten en reglementen overtreedt.

Dit amendement heeft tot doel een positieve prikkel in te voeren die ongetwijfeld veel meer succes zal kennen dan de constante bestraffing die door dit wetsontwerp wordt ingevoerd.

Diezelfde § 1 aan te vullen met de volgende leden :

« De punten wegens de in dit artikel bedoelde overtredingen worden niet in aanmerking genomen indien de bestuurder sinds ten minste vijf jaar houder is van een rijbewijs en de afgelopen vijf jaar, al of niet met aansprakelijkheid, niet betrokken is geweest bij enig verkeersongeval waarbij derden zijn verwond.

Iedere bestuurder die sinds ten minste vijf jaar een rijbewijs heeft en op vijf jaar tijd geen enkele veroordeling wegens slagen en verwondingen ten gevolge van een verkeersongeval heeft opgelopen, krijgt een bonus van 6 punten op het totaal van de voor het rijbewijs verleende punten.

Wordt betrokkene nadien veroordeeld wegens slagen en verwondingen ten gevolge van een verkeersongeval, dan worden van die bonus 3 punten afgetrokken, welke opnieuw op zijn krediet worden gebracht na een periode van 3 jaar tijdens welke hij geen veroordeling om dezelfde redenen heeft opgelopen. »

Verantwoording

Dit amendement is op dezelfde wijze te verantwoorden als het amendement op artikel 5, § 1, laatste volzin, en heeft tot doel de bestuurders aan te zetten tot correct rijgedrag.

De Minister vindt vermindering van het puntentariaf op grond van het aantal afgelegde kilometers onaanvaardbaar. Het is in elk geval zeer goed mogelijk het puntenaantal tot nul te brengen.

De indiener van de amendementen antwoordt dat de door de Minister verdedigde stelling volgens welke hij die het meest rijdt ook het beste voorbeeld moet geven, niet gegrond is.

Uit de statistieken over de zware ongevallen blijkt dat die ongevallen zich vooral 's nachts en in het weekeinde voordoen. Het zijn dus niet de bestuurders die veel kilometers afleggen die dergelijke ongevallen veroorzaken.

De drie amendementen worden verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Een andere senator dient het volgende amendement in :

le peut pas, même si par ailleurs il s'agit d'un conducteur sérieux qui n'est pas un habitué des infractions aux lois et règlements.

Le but de cet amendement est de prévoir une mesure d'incitation positive qui aura certainement beaucoup plus de succès que la répression permanente qui est organisée par ce projet de loi.

Compléter le même § 1^{er} par les alinéas suivants :

« Les points pour infractions visées par le présent article, ne sont pas pris en compte si le conducteur est titulaire d'un permis de conduire depuis au moins cinq ans et si, au cours des cinq dernières années, il n'a été impliqué, en tort ou en droit, dans aucun accident de roulage qui ait entraîné des blessures pour autrui.

Tout conducteur détenteur d'un permis depuis au moins cinq ans qui, endéans les cinq ans n'a subi aucune condamnation pour coups et blessures suite à un accident de roulage, se verra octroyer un bonus de 6 points sur le total des points prévus pour le permis.

Par la suite, au cas où l'intéressé viendrait à être condamné pour coups et blessures suite à un accident de roulage, il lui serait alors retiré 3 points de ce bonus, lesquels lui seront recrédité après une période de 3 ans sans condamnation pour les mêmes motifs. »

Justification

Cet amendement a le même fondement que l'amendement à l'article 5, § 1^{er}, dernière phrase et a pour but d'inciter aussi les conducteurs à être de bons conducteurs.

Le Ministre trouve inacceptable de réduire le tarif de points en fonction du nombre de kilomètres parcourus. De toutes manières, il est possible de revenir facilement à zéro.

L'auteur des amendements lui répond que l'adage que le Ministre défend et qui dit que plus on roule, et plus on doit donner l'exemple, n'est pas fondé.

Si on regarde les statistiques sur les accidents graves, ils se passent souvent la nuit, le week-end, etc. Ce ne sont donc pas ceux qui roulent tout le temps qui les provoquent.

Les trois amendements sont rejetés par 12 voix contre 2.

Un autre sénateur introduit un amendement :

« Aan § 2 van het voorgestelde artikel 24 een tweede lid toe te voegen, luidende :

« De houder van het inschrijvingsbewijs wordt geacht de bestuurder van het voertuig te zijn waarmee de overtreding werd begaan. Het bewijs van het tegendeel kan worden geleverd door alle middelen rechtens. »

Verantwoording

Het systeem van een rijbewijs met punten kan slechts worden toegepast op de bestuurder van het voertuig. De bestuurder van een voertuig kan echter niet altijd worden geïdentificeerd noch door de politie, noch door automatische toestellen, tenzij hij ter plaatse wordt tegengehouden.

Om het systeem te kunnen toepassen en om betwistingen voor de rechtbank omtrent de identiteit te voorkomen, moet het steunen op het vermoeden dat de eigenaar van het voertuig ook aansprakelijk is (zoals inzake het parkeren).

In het verslag-Giraudet in Frankrijk komt men trouwens tot diezelfde logische conclusie.

De Minister antwoordt dat dit geen enkel probleem is, aangezien slechts rekening wordt gehouden met de in kracht van gewijsde gegane veroordelingen en met definitieve betalingen die in het puntenbestand zijn ingeschreven. Dit is uitsluitend een zaak van de rechtbanken.

Wat in dit amendement wordt voorgesteld, behoort in België trouwens tot de vaste rechtspraak.

Het proces-verbaal van de overtreding wordt aan de houder van het inschrijvingsbewijs gezonden. Indien hij niet de bestuurder van de wagen was waarmee de overtreding werd begaan, kan hij de identiteit van de bestuurder vermelden. Zo niet, dan zal hij moeten bewijzen dat hij ten tijde van de overtreding niet aan het stuur geweest kon zijn.

Bedrog is natuurlijk altijd mogelijk. De laatste tijd zijn de rijkswachters veel meer geneigd de wagens te volgen, wat de procedure vereenvoudigt.

Na deze toelichting trekt de indiener zijn amendement in.

Een commissielid dient het volgend amendement in :

« Paragraaf 2 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt :

« § 2. De in § 1 bedoelde overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden ingeschreven in een centraal bestand op naam van de bestuurders van een motorvoertuig, die deze overtredingen hebben begaan, voor zover deze overtredingen het voorwerp hebben uitgemaakt van hetzij een betaling voorge-

« Au § 2 de l'article 24 proposé, ajouter un deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« Le titulaire du certificat d'immatriculation est présumé être le conducteur du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. La preuve du contraire peut-être apportée par toute voie de droit. »

Justification

Le système du permis à points ne peut fonctionner que vis-à-vis de chaque personne individuelle, en tant que conducteur. Néanmoins, sauf dans le cas de l'interception sur place, le conducteur du véhicule ne peut pas toujours être identifié (pas plus par des agents que par des appareils automatiques).

Il faut donc, pour appliquer le système et éviter des recours en justice contestant l'identité, établir (comme en matière de stationnement) la présomption de responsabilité du propriétaire du véhicule.

Le rapport Giraudet en France arrive d'ailleurs à cette conclusion logique.

Le Ministre déclare que cela ne pose aucun problème, puisqu'on ne tient compte que des condamnations coulées en force de chose jugée et des paiements définitifs qui ont été transmis au fichier des points. Cela concerne donc uniquement les tribunaux.

Ce qui est proposé dans cet amendement d'ailleurs est de jurisprudence courante en Belgique.

Le procès-verbal de l'infraction est envoyé au titulaire du certificat d'immatriculation. S'il n'était pas le conducteur de la voiture en infraction, il peut mentionner l'identité du conducteur. Sinon il sera obligé d'apporter la preuve qu'il n'a pas pu être au volant lors de l'infraction.

Bien sûr, il est toujours possible à certains de tricher. Ces derniers temps, les gendarmes suivent beaucoup plus souvent les voitures, ce qui simplifie la procédure.

A la suite de ces explications, l'amendement est retiré par son auteur.

Un commissaire dépose l'amendement suivant :

« A l'article 24 proposé, remplacer le § 2 par la disposition suivante :

« § 2. Les infractions visées au § 1^{er}, ainsi que les points y relatifs, sont inscrits dans un fichier central, au nom des conducteurs d'un véhicule à moteur, qui ont commis ces infractions, pour autant que ces dernières aient fait l'objet soit d'un paiement proposé par le Ministère public, soit d'un paiement du chef

steld door het openbaar ministerie, hetzij een betaling wegens een overtreding bedoeld in artikel 34, § 1, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling; dit centraal bestand wordt bij een in Minister-raad overlegd koninklijk besluit opgericht in de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.»

Verantwoording

Het amendement vervangt in de tekst de uitdrukking «hetzij een betaling». De uitdrukking «hetzij een betaling» is onaanvaardbaar.

Vanuit het oogpunt van het recht is die uitdrukking veel te vaag.

Wat de grond van de zaak betreft, is bij de werkzaamheden in de Kamercommissie voor de Infrastructuur duidelijk gebleken dat de punten enkel zouden worden toegekend op basis van hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling, hetzij een betaling voorgesteld door het openbaar ministerie, hetzij een onmiddellijke betaling wegens een van de overtredingen bedoeld in artikel 34, § 1 (alcoholgehalte in het bloed).

De uitdrukking «hetzij een betaling» maakt de weg vrij voor de toekenning van punten op grond van de onmiddellijke betaling wegens andere overtredingen dan die bedoeld in artikel 34, § 1.

De Minister verwijst naar bladzijde 104 van het Kamerverslag, waar wordt uitgelegd dat het woord «betaling» moet worden verstaan als een begrip dat twee inhouden dekt.

De indiener trekt zijn amendement in.

Een commissielid dient het volgende amendement in:

«Paragraaf 3 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt:

«§ 3. De bestuurder die het totaal van zes punten heeft bereikt, moet binnen de door de Koning bepaalde periode een door Hem georganiseerde veiligheidskursus volgen; zoniet, dan wordt het dossier van de bestuurder overgezonden aan de bevoegde rechtbank die, na inzage van het volledige dossier, een opschorting van het recht tot sturen van ten hoogste een maand kan opleggen.

Wanneer de bestuurder binnen vijf jaar het totaal van zes punten opnieuw bereikt, kan de bevoegde rechtbank, na inzage van het volledige dossier, een opschorting uitspreken voor ten hoogste drie maanden; de rechter kan daarenboven die opschorting gepaard laten gaan met de verplichting een in het vorige lid bedoelde veiligheidskursus te volgen.»

d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, soit d'une condamnation coulée en force de chose jugée; ce fichier central est créé par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, dans les services qui relèvent du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions.»

Justification

L'amendement remplace dans le texte l'expression «soit d'un paiement». L'expression «d'un paiement» est inacceptable.

Tout d'abord en droit: elle est totalement imprécise.

Ensuite quant au fond: lors des travaux en commission de l'Infrastructure de la Chambre, il est clairement apparu que les points ne seraient attribués que sur la base soit de condamnations coulées en force de choses jugées, soit d'un paiement d'une somme proposée par le ministère public, soit d'un paiement immédiat du chef d'infractions à l'article 34, § 1^{er} (alcoolémie).

L'expression «d'un paiement» laisse la porte ouverte à l'attribution de points sur la base de paiements immédiats pour d'autres infractions que celles visées à l'article 34, § 1^{er}.

Le Ministre renvoie à la page 104 du rapport de la Chambre des Représentants où il est expliqué que le paiement englobe clairement deux notions.

L'auteur de l'amendement le retire.

Un commissaire propose un amendement tendant à:

«Remplacer le § 3 de l'article 24 proposé par ce qui suit:

«§ 3. Le conducteur qui a atteint le total de six points est tenu de suivre un cours de sécurité organisé par le Roi, dans le délai fixé par lui; à défaut, le dossier du conducteur est transmis au tribunal compétent qui pourra, au vu de l'ensemble du dossier, prononcer une déchéance d'une durée maximum d'un mois.

Si le conducteur, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points, la déchéance pourra être prononcée par le tribunal compétent, au vu de l'ensemble du dossier, pour une durée maximum de trois mois; le juge pourra en outre assortir la déchéance de l'obligation de participer à un cours de sécurité visé à l'alinéa précédent.»

Verantwoording

Een ernstige maatregel als de opschorting van het recht tot sturen voor een duur van een of drie maanden mag niet tot de uitsluitende bevoegdheid behoren van de administratieve overheid. De rechtbanken moeten daarvoor volledig bevoegd blijven en zich kunnen uitspreken op basis van een volledig dossier en volgens de gewone gerechtelijke procedure, waarbij de beklaagde kan worden gehoord en verklaringen kan afleggen teneinde verzachtende omstandigheden en verschonings- of rechtvaardigingsgronden die met de zaak verband houden, te doen gelden.

De Minister stelt vast dat het administratieve en het gerechtelijke systeem eens te meer worden verward.

Het rijbewijs met punten houdt slechts rekening met de in kracht van gewijsde gegane veroordelingen en de definitieve betalingen.

De betrokkene heeft dus alle rechtsmiddelen kunnen laten gelden voor de parketten en de rechtbanken.

Het amendement wordt verworpen met 13 tegen 2 stemmen.

Een senator dient het volgende amendement in:

« In § 3, tweede lid, van het voorgestelde artikel 24 de woorden « binnen vijf jaar » te vervangen door de woorden « binnen drie jaar. »

Verantwoording

De termijn van vijf jaar werd duidelijk gekozen naar analogie van de termijn van herhaling in de strafwet. Er is echter een verschil tussen een snelheids-overtreding en een aanslag op de integriteit van een natuurlijk persoon. Er is duidelijk meer kans op recidive in het eerste geval dan in het tweede, daarom zijn wij ook van mening dat de termijn van vijf jaar moet worden teruggebracht tot een termijn van drie jaar.

De Minister vraagt het amendement te verwerpen.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Een lid dient op zijn beurt de twee volgende amendementen in:

« A. Aan § 3, eerste lid, van het voorgestelde artikel 24, de volgende zin toe te voegen: « Verweer is mogelijk bij de politierechtbank. »

« B. Paragraaf 3, tweede lid, van het voorgestelde artikel 24 te wijzigen als volgt: « ... voor een duur van drie maanden. Verweer bij de politierechtbank is mogelijk. De beëindiging van deze opschorting ... »

Justification

Une mesure aussi grave que la suspension du permis de conduire pour un ou trois mois ne peut dépendre de la seule autorité administrative. Elle doit rester sous le contrôle des tribunaux qui doivent conserver leur entière liberté d'appréciation et se prononcer sur la base d'un dossier complet et selon la procédure judiciaire ordinaire, le prévenu pouvant être entendu et s'expliquer pour faire valoir toutes les circonstances atténuantes, causes d'excuse ou de justification propres à sa cause.

Le Ministre constate qu'une fois de plus on mélange les deux systèmes, l'administratif et le judiciaire.

Le permis à points ne reprend que les condamnations coulées en force de chose jugée et les paiements définitifs.

L'intéressé a donc pu faire valoir ses moyens par toutes voies devant les parquets et les tribunaux.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 2.

Un sénateur introduit l'amendement suivant:

« Au § 3, alinéa 2, de l'article 24 proposé, remplacer les mots « dans les cinq ans » par les mots « dans les trois ans. »

Justification

Le délai de cinq ans a manifestement été choisi par référence au délai prévu pour la récidive en matière pénale. Il existe quand même une différence entre commettre un excès de vitesse et attenter à l'intégrité d'une personne physique. Il y a manifestement plus de chance de récidive dans le premier cas que dans le second... c'est la raison pour laquelle nous estimons que le délai de cinq ans doit être ramené à un délai de trois ans.

Le Ministre demande le rejet de l'amendement.

Il est rejeté par 11 voix contre 2.

Un membre propose à son tour les deux amendements suivants:

« A. A l'article 24 proposé, compléter le § 3, premier alinéa, par la phrase suivante: « Un recours lui est ouvert auprès du tribunal de police. »

« B. A l'article 24 proposé, modifier le § 3, deuxième alinéa, comme suit: « ... pour une durée de trois mois. Un recours lui est ouvert auprès du tribunal de police. La fin de cette suspension ... »

Verantwoording

Een maatregel die zo ernstig is als de schorsing van het rijbewijs gedurende de periode van één tot drie maand, mag niet uitsluitend afhankelijk zijn van de administratieve overheid. Deze maatregel moet onder de controle blijven van de rechtbanken die, op basis van het geheel van de begane overtredingen, zullen oordelen over de noodzaak van een schorsing, rekening houdend met eventuele verzachtende omstandigheden, zoals bijvoorbeeld omstandigheden van sociale en/of professionele aard; of integendeel met bezwarende omstandigheden.

Op verzoek van de Minister worden de amendementen verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Een senator dient het volgend amendement in :

« In het voorgestelde artikel 24, § 5 te doen verval-len. »

Verantwoording

Het is heel normaal dat men aan de jonge bestuurder een degelijke opleiding wil geven. Zoals de indieners van dit amendement reeds hebben opgemerkt n.a.v. een ander amendement, zal een scholing vanaf de leeftijd van 16 jaar de jongere in staat stellen grondig kennis te maken met het fenomeen auto. Een beperkt rijbewijs is echter in een goede democratie onaanvaardbaar. Men heeft een rijbewijs of men heeft er geen.

Bovendien zal dit systeem in aanzienlijke mate de jongere bevoordelen die om een of andere reden slechts weinig kilometers afleggen; benadeeld worden dan die jongeren die bijvoorbeeld om beroepsredenen veel kilometers moeten afleggen. Het is duidelijk dat het risico van een overtreding toeneemt naarmate men meer kilometers aflegt per jaar.

Bovendien is de jongere op achttienjarige leeftijd meerderjarig voor alles, behalve voor het besturen van een voertuig. De opvattingen van de Regering in dit verband zijn totaal achterhaald.

Subsidiair :

« Paragraaf 5 van het voorgestelde artikel 24 te laten aanvangen als volgt :

« De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bijzondere maatregelen voorschrijven voor de jongeren vanaf 16 jaar ten einde hen in staat te stellen vertrouwd te raken met het besturen van een motorvoertuig onder de voorwaarden die hij bepaalt. »

Justification

Une mesure aussi grave que la suspension du permis de conduire pendant une période de un à trois mois ne peut dépendre de la seule autorité administrative. Elle doit rester sous le contrôle des tribunaux qui, en fonction de l'ensemble des infractions commises, apprécieront la nécessité d'une suspension, compte tenu de circonstances atténuantes éventuelles — d'ordre social et/ou professionnelle, par exemple — ou au contraire de circonstances aggravantes.

Le Ministre demande le rejet des amendements. Ils sont rejetés par 11 voix contre 2.

Un sénateur propose l'amendement suivant :

« A l'article 24 proposé, supprimer le § 5. »

Justification

Que l'on prévoie une solide formation pour le jeune conducteur, c'est tout à fait normal. Que, comme les auteurs du présent amendement l'ont exposé dans un autre amendement, l'on permette un apprentissage dès l'âge de 16 ans, cela permettra aux jeunes d'avoir une connaissance très précise du phénomène automobile. Mais organiser un permis fragile ne peut pas, en bonne démocratie, être accepté. On a un permis ou on ne l'a pas.

De surcroît, ce système va avantager considérablement les jeunes qui pour une raison ou pour une autre n'effectuent que peu de kilomètres au détriment de ceux qui, pour des raisons professionnelles par exemple, sont obligés de faire de nombreux kilomètres. Il est bien évident que le risque de commettre une infraction est plus important à mesure qu'augmente le nombre de kilomètres parcourus par an.

Par ailleurs, et de nouveau, le jeune est majeur à 18 ans pour tout sauf pour la conduite automobile. La conception du Gouvernement à cet égard est totalement rétrograde.

Subsidiairement :

« Faire débiter le § 5 de l'article 24 proposé, par le texte suivant :

« Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres prescrire des mesures particulières pour les jeunes, à partir de 16 ans, leur permettant de se familiariser à la conduite d'un véhicule automobile dans les conditions qu'il détermine. »

Verantwoording

Eens te meer voorziet het ontwerp enkel in louter repressieve maatregelen, namelijk het toekennen en eventueel aftrekken van punten bij de jongeren.

Vastgesteld moet worden dat het Parlement de leeftijd voor de burgerlijke meerderjarigheid weliswaar teruggebracht heeft tot 18 jaar, waardoor de jongere volledig verantwoordelijk wordt voor zijn daden, met inbegrip van de commerciële en economische, maar dat paradoxaal genoeg de leeftijd om een rijbewijs te kunnen verkrijgen, geblokkeerd gebleven is op 18 jaar.

Het is duidelijk dat de Minister voorbijgaat aan de zowel fysieke als mentale evolutie van de laatste twintig jaar en aan het feit dat een jongere van 16 jaar minstens zo rijp is als de parlementsleden die nu over het ontwerp moeten stemmen, op die leeftijd waren.

Het leren besturen van een wagen vanaf 16 jaar zal leiden tot een groter verantwoordelijkheidsbesef bij de jongeren, waardoor het bezit van een wagen vanaf 18 jaar wellicht een minder « uitdagend » karakter zal krijgen. Indien de auto niet langer wordt beschouwd als een stuk speelgoed of als een middel om een « superego » te ontwikkelen, is het ook niet langer een gevaarlijk instrument dat met angstreflexen moet worden benaderd. De scholing vanaf de leeftijd van 16 jaar heeft tot doel de jongere vertrouwd te maken met het besturen van een auto, waardoor rijden kan worden beschouwd als een gegeven dat het leven van elke dag vergemakkelijkt.

De Minister meent dat het beter zou zijn te voorzien in een leerperiode vóór een rijbewijs kan worden afgegeven, en waaraan men op zijn zeventiende kan beginnen. Gedurende deze opleidingsperiode, zou de kandidaat onderworpen zijn aan beperkingen zoals niet in het buitenland rijden (aangezien men nog geen definitief rijbewijs heeft), de beperking van het aantal passagiers, rijden onder begeleiding, verbod om tijdens de weekends te rijden, toelating om enkel met minder krachtige modellen te rijden, ...).

De indiener van het amendement meent dat 17 jaar aan de late kant is. Ook is er geen reden om tijdens die periode de punten terug te brengen van zes tot vier. Hij is het ermee eens om het besturen van krachtige voertuigen pas toe te laten na een zekere termijn.

De Minister stelt voor dat het subsidiair amendement zou worden ingetrokken. Hij zal die maatregel invoeren bij uitvoeringsbesluit, voorlopig vanaf 17 jaar. Later zou men kunnen overwegen die leeftijds-grens op 16 jaar te brengen.

De indiener trekt zijn subsidiair amendement in.

Het eigenlijke amendement wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Justification

Une fois de plus, le projet ne prévoit que des mesures purement répressives au niveau du nombre de points octroyés et éventuellement retirés aux jeunes.

Il est quand même paradoxal de constater que le Parlement a abaissé la majorité à l'âge de 18 ans et que par conséquent n'importe quel jeune est entièrement responsable de toutes ses actions, y compris au niveau commercial ou économique mais que c'est seulement à partir de 18 ans qu'il peut obtenir un permis de conduire.

Il est manifeste que le Ministre ne s'est même pas rendu compte qu'une évolution tant physique que mentale s'est manifestée depuis une vingtaine d'années et que le jeune de 16 ans est certainement aussi mûr que les parlementaires appelés à voter ce projet ne l'étaient à cet âge.

Se familiariser à la conduite automobile dès 16 ans permettra une plus grande responsabilisation en enlevant peut être le caractère « provocateur » de la détention d'une voiture automobile à partir de 18 ans. Si l'automobile ne doit plus être considérée comme un jouet ou comme un élément permettant de développer un quelconque « sur moi », ce n'est pas non plus un instrument dangereux que l'on doit aborder avec des réflexes de peur. L'apprentissage dès l'âge de 16 ans a pour objectif de familiariser le jeune avec la conduite automobile en manière telle qu'elle devienne un simple élément facilitant la vie de tous les jours.

Le Ministre estime qu'il serait utile de prévoir une période de formation avant le permis, qui pourrait commencer à 17. Pendant cette période d'apprentissage, le candidat serait soumis à des restrictions comme ne pas pouvoir circuler à l'étranger (comme il n'a pas encore de permis définitif), la limitation du nombre de passagers, assistance d'un guide, l'interdiction de rouler pendant les nuits de week-end, l'autorisation à la conduite seulement de modèles moins puissants, ...).

L'auteur de l'amendement estime que 17 ans est déjà tard. Il n'y a pas de raison non plus de donner pendant cette période 4 points plutôt que 6. Il est d'accord de ne permettre d'accéder à la conduite de voitures puissantes qu'après un certain délai.

Le Ministre suggère le retrait de l'amendement subsidiaire. Il introduira cette mesure dans l'A.R. d'exécution, dans un premier temps à partir de 17 ans. Plus tard on pourra envisager 16 ans.

L'auteur retire son amendement subsidiaire.

L'amendement principal est rejeté par douze voix contre deux.

Een lid stelt voorts het volgende amendement voor:

« Paragraaf 6 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt:

« § 6. De overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden automatisch uitgewist na verloop van één jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding werd begaan. »

Verantwoording

Een termijn van drie jaar voor de automatische uitwissing van de overtredingen en de punten is overdreven.

Die maatregel heeft tot gevolg dat degenen die het meest rijden en mathematisch het meest gevaar lopen straffpunten op te stapelen voor de lichtste overtredingen, zwaar worden gestraft.

Een senator zou willen weten waar de overtredingen worden uitgewist.

De Minister zegt dat dit alleen zal gebeuren op het bestand van de rijbewijzen met punten. Nooit op het strafblad. Het zijn twee volstrekt verschillende systemen.

Hij voegt eraan toe dat veiligheids cursussen zullen worden toegesneden op de begane overtredingen.

De senator en een lid zijn van oordeel dat de formulering van de tekst niet erg duidelijk is.

Het amendement wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Een lid dient het volgende amendement in:

« In § 6 van het voorgestelde artikel 24 de woorden « van drie jaar » te vervangen door de woorden « van een jaar. »

Verantwoording

De termijn van drie jaar voor het automatisch schrappen van overtredingen en punten is overdreven. Als gevolg hiervan zullen zij die het meest rijden, en dus mathematisch het meeste risico lopen slechte punten te accumuleren voor de kleinste overtredingen, zwaar worden gestraft. Deze termijn zou moeten teruggebracht worden tot de meer logische periode van een jaar.

Het amendement wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Een lid dient een amendement in, luidende:

« De §§ 6 en 7 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt:

Un commissaire propose ensuite un amendement tendant à:

« Remplacer le § 6 de l'article 24 proposé par ce qui suit:

« § 6. Les infractions, ainsi que les points y relatifs, sont effacés automatiquement après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise. »

Justification

Le délai de 3 ans pour l'effacement automatique des infractions et des points est excessif.

Il aura pour conséquence de pénaliser gravement ceux qui roulent le plus et qui risquent mathématiquement d'accumuler les points pour les infractions les moins graves.

Un sénateur aimerait savoir où les infractions seront effacées.

Le Ministre précise que ce sera uniquement sur le fichier du permis à points. Jamais sur le casier judiciaire. Ce sont deux systèmes entièrement différents.

Il ajoute que les cours de recyclage cibleront en fonction des infractions concernées.

Le sénateur et un membre estiment que le libellé du texte n'est pas clair.

L'amendement est rejeté par douze voix contre deux.

Un membre dépose l'amendement suivant:

« Au § 6 de l'article 24, remplacer les mots « trois ans » par les mots « un an. »

Justification

Un délai de trois ans pour supprimer automatiquement les infractions et les points, est excessif. Cette mesure aura pour effet de sanctionner lourdement les conducteurs qui roulent le plus et courent donc automatiquement le plus grand risque d'accumuler des mauvais points pour les infractions les plus légères. Ce délai devrait être ramené à une période, plus logique, d'un an.

L'amendement est rejeté par douze voix contre deux.

Un commissaire introduit un amendement, libellé comme suit:

« Remplacer les §§ 6 et 7 de l'article 24 proposé par les dispositions suivantes:

«§ 6. De overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden automatisch geschrapt, na verloop van 3 jaar of nadat zij aanleiding hebben gegeven tot een in § 3 bedoelde maatregel.

§ 7. De Koning bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en schrapping van de overtredingen en de eraan toegekende punten, het ingaan en het uitvoeren van de opschorting van het recht tot sturen, alsmede inzake het volgen van de in § 3 bedoelde veiligheidskursus.»

Verantwoording

In artikel 5, §§ 6 en 7, van het ontwerp is er sprake van « uitwissing van de overtredingen ».

Die uitdrukking, die juridisch niet nauwkeurig af te bakenen is, leidt tot verwarring met de bepalingen van de artikelen 619 en volgende van het Wetboek van strafvordering, betreffende de uitwissing van veroordelingen.

In het raam van het rijbewijs met punten gaat het er vanzelfsprekend niet om de bepalingen van het Wetboek van strafvordering te wijzigen. Hier wordt enkel de schrapping beoogd van de vermeldingen die zijn opgeslagen in de gegevensbank die het puntensysteem beheert.

In de door ons voorgestelde tekst wordt dan ook het woord « schrapping » gebruikt.

Eventueel kan worden gesproken van uitwissing van de punten, doch in geen geval van uitwissing van de overtredingen (wat niet bestaat, tenzij in de vorm van amnestie), noch van uitwissing van de veroordelingen (uitdrukking gebruikt in het Wetboek van strafvordering in een andere context).

Een lid komt terug op § 4 en stelt vast dat in de Franse tekst staat « une fois en trois ans » en in de Nederlandse « eenmaal om de drie jaar ». Dat betekent na afloop van drie jaar. Hij zou willen weten wanneer die periode nu precies aanvangt.

De Minister antwoordt hem dat die begint op het ogenblik dat men, na het volgen van de cursus, op twee strafpunten is teruggevallen.

Terugkomend op de bespreking van het amendement vraagt een senator dat het uitvoeringsbesluit duidelijk zou stellen dat bij een uitwissing de gegevens uit het bestand zouden verdwijnen.

Een lid stelt voor te zeggen dat de uitwissing betrekking heeft op de vermelding van de overtreding.

De Minister preciseert dat de punten worden uitgewist, evenals de vermelding van de overtreding. Hij is het ermee eens om in de tekst bij het begin van § 6 een formele wijziging aan te brengen « de vermelding van de overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten ».

«§ 6. Les infractions ainsi que les points y relatifs sont radiés automatiquement après trois ans ou après avoir donné lieu à une mesure visée au § 3.

§ 7. Le Roi détermine les modalités relatives à l'inscription et à la radiation des infractions et des points y relatifs, la prise de cours et l'exécution de la suspension du droit de conduire, ainsi que celles relatives à la participation au cours visé au § 3. »

Justification

Dans l'article 5, §§ 6 et 7, du projet il était question « d'effacement des infractions ».

Cette expression qui manque de rigueur juridique entraîne une confusion avec les dispositions des articles 619 et suivants du Code d'instruction criminelle, relatives notamment à l'effacement des condamnations.

Dans le contexte du permis de conduire à points, il ne s'agit évidemment pas d'interférer dans les dispositions du Code d'instruction criminelle. Il ne faut viser que la radiation des mentions qui figureront dans la banque de données qui gèrera le système des points.

Dans le texte que nous proposons il est question de radiation.

On pourrait éventuellement parler d'effacement des points, mais certainement pas d'effacement des infractions (ce qui n'existe pas, si ce n'est sous forme d'amnistie!) ni d'effacement des condamnations (expression utilisée par le Code d'instruction criminelle dans un contexte distinct).

Un membre, revenant au § 4, constate que le texte français dit « une fois en trois ans » et le texte néerlandais, « éénmaal om de drie jaar », ce qui signifie après trois ans. Il voudrait savoir exactement quand commence cette période.

Le Ministre lui répond qu'elle débute au moment où, ayant suivi le cours, on revient à deux points.

Revenant à la discussion de l'amendement, un sénateur aimerait que l'arrêté royal d'exécution dise clairement que lorsqu'il y a effacement, il y a disparition des données.

Un membre propose de dire que l'effacement vise la mention de l'infraction.

Le Ministre précise que sont effacés les points et la mention de l'infraction. Il est d'accord pour apporter au texte la correction matérielle suivante au début du § 6: « La mention des infractions, ainsi que les points y relatifs... »

De auteur trekt zijn amendement in.

Een lid stelt een laatste amendement voor op dit artikel.

« Het voorgestelde artikel 24 aan te vullen met een § 9, luidende:

« § 9. De in dit artikel 5 bedoelde maatregelen zijn eveneens van toepassing op de buitenlandse weggebruikers. »

Verantwoording

Het is logisch dat het rijbewijs met punten ook integraal zou worden toegepast op de buitenlandse weggebruikers, waarvan het voertuig niet is ingeschreven in België. Dit strookt met de elementaire principes van de rechtsgelijkheid.

De Belgische weggebruikers in het buitenland moeten immers ook de daar geldende wegcode in acht nemen en, indien in overtreding, zelfs onmiddellijk de boete betalen.

Na de moeizame invoering van de onmiddellijke inning der boetes in ons land, mag de niet-toepassing van het puntensysteem op de buitenlandse weggebruikers wier voertuig niet in België is ingeschreven, geen « nieuw voordeel » uitmaken voor deze weggebruikers ten opzichte van de Belgische.

De Minister antwoordt dat dit amendement geen zin heeft, daar de buitenlanders ofwel in internationaal verkeer zijn ofwel in België verblijven. Bijgevolg is die wetgeving automatisch op hen van toepassing.

De indiener trekt zijn amendement in.

Artikel 5 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 5bis (nieuw)

Een senator dient het volgende amendement in:

« Een artikel 5bis (nieuw) in te voegen, luidende:

« Artikel 5bis. — Aan artikel 24 van dezelfde wet wordt een punt 15 toegevoegd, luidende:

« 15. Parkeren zonder de kaart of het document voorgeschreven bij artikel 27bis van het verkeersreglement, op een parkeerplaats voorbehouden voor minder-validen, als aangeduid op een onderbord vermeld in artikel 70.2.1.3.c. »

Verantwoording

De zeldzame plaatsen innemen die zijn voorbehouden aan lichamelijk gehandicapten is maatschappelijk gezien erger dan tegen 132 km per uur op een autosnelweg rijden.

L'auteur de l'amendement le retire.

Un commissaire propose un dernier amendement à cet article.

« Compléter l'article 24 proposé par un § 9, libellé comme suit:

« § 9. Les mesures visées au présent article s'appliquent aussi aux usagers de la route étrangers. »

Justification

Il est logique que le système du permis de conduire à points soit également appliqué intégralement aux usagers de la route étrangers dont le véhicule n'est pas immatriculé en Belgique. Cette logique est conforme aux principes élémentaires de légalité juridique.

En effet, les usagers de la route belges se trouvant à l'étranger doivent, eux aussi, respecter le code de la route qui y est en vigueur et s'ils commettent une infraction, ils doivent même payer l'amende immédiatement.

Après la pénible instauration de la perception immédiate des amendes dans notre pays, la non-application du système à points aux usagers de la route étrangers dont le véhicule n'est pas immatriculé en Belgique, ne peut constituer un « nouvel avantage » pour lesdits usagers par rapport aux Belges.

Le Ministre réplique que cet amendement est sans objet puisque les étrangers sont soit en circulation internationale, soit résidents en Belgique et dès lors automatiquement soumis à cette législation.

L'auteur retire son amendement.

L'article 5 est adopté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 5bis (nouveau)

Un sénateur dépose l'amendement suivant:

« Insérer un article 5bis (nouveau), libellé comme suit:

« Article 5bis. — A l'article 24 de la même loi il est ajouté un point 15, libellé comme suit:

« 15. Le fait de stationner sans la carte ou le document requis par l'article 27bis du code de la route, sur un emplacement de stationnement réservé aux handicapés annoncé par le panneau visé à l'article 70.2.1.3.c. »

Justification

Occuper les rares emplacements réservés aux handicapés physiques est socialement plus grave que rouler à 132 km à l'heure sur autoroute.

De Minister wil niet onmiddellijk een standpunt innemen, maar is van mening dat dit geval bij de zware overtredingen zou kunnen worden gerangschikt in het uitvoeringsbesluit.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 6

Een lid dient een amendement in, luidende:
Dit artikel te doen vervallen.

Verantwoording

Gelet op de schrapping, in een vorig amendement, van artikel 5 dient dit artikel eveneens geschrapt te worden.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Een lid stelt een tekstwijziging voor. In de Nederlandse tekst wordt de eerste regel van § 2 vervangen door: « Eenieder is gerechtigd, enkel omtrent de gegevens ... »

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 7 tot 13

Die artikelen worden aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

ARTIKEL 14

Een senator dient de volgende amendementen in:

« A. Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 34 te doen vervallen. »

Verantwoording

Het spreekt vanzelf dat de wetgever straffen moet stellen op rijden onder invloed. Hij moet dat evenwel op een efficiënte manier doen en geen regels invoeren die ofwel geen toepassing zullen krijgen, ofwel ondoelmatig zullen blijken. Brengt men de limiet op 0,5 g, dan mag wie dan ook 's middags bij de maaltijd zelfs geen twee glazen bier meer drinken. Dat betekent dat de overgrote meerderheid van automobilisten in overtreding dreigt te zijn, ofschoon hoegenaamd niet vaststaat dat een dergelijk alcoholgehalte een invloed heeft op iemands rijgedrag. Heel wat andere omstandigheden kunnen leiden tot minder alert rijgedrag, zo bijvoorbeeld sturen bij grote vermoeidheid, roken achter het stuur of allerlei toebehoren (bekleding van het stuurwiel bijvoorbeeld) dat slechts weinig met de veiligheid te maken heeft.

Le Ministre, sans vouloir s'engager immédiatement estime que cela pourrait être envisagé parmi les fautes graves dans l'arrêté royal d'exécution.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 6

Un membre introduit un amendement tendant à:
Supprimer cet article.

Justification

Le présent amendement est le corollaire de l'amendement visant à supprimer l'article 5.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

Un membre propose une correction de texte. En néerlandais, la première ligne du § 2 est remplacée par « Eenieder is gerechtigd, enkel omtrent de gegevens ... »

L'article est adopté par 11 voix contre 2.

ARTICLES 7 à 13

Ces articles sont adoptés par 10 voix contre 3.

ARTICLE 14

Un sénateur introduit les amendements suivants:

« A. A l'article 34 proposé, supprimer le § 1^{er}. »

Justification

Il est bien évident qu'il faut réprimer la conduite en état d'ivresse. Toutefois, il faut le faire sérieusement et ne pas aboutir à des systèmes qui soit ne seront pas appliqués, soit rateront l'objectif. Descendre la limite à 0,5 g aboutit à empêcher toute personne de boire simplement deux verres de bière à midi avec son déjeuner... Cela veut dire que l'écrasante majorité des automobilistes risque d'être en contravention alors qu'il n'est nullement prouvé que ce taux d'imprégnation entraîne des conséquences sur le comportement de l'individu. Il y a bien d'autres situations qui entraînent des attitudes au volant beaucoup plus relâchées, qu'il s'agisse de la conduite en état de grande fatigue, du fait de conduire en fumant, ou encore du fait de conduire avec des équipements (revêtement de volant par exemple) qui n'ont avec la sécurité que de lointains rapports...

Subsidiar:

« In het voorgestelde artikel 34, § 1 te vervangen als volgt:

« Artikel 34. — § 1. Een administratieve boete van 25 frank wordt opgelegd aan degene die op een openbare plaats een voertuig bestuurt of een rijdier geleidt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, wanneer uit de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht blijkt, of wanneer de bloedanalyse een alcoholgehalte van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft.

De Koning bepaalt de wijze waarop de in het vorige lid bepaalde administratieve boete wordt geïnd. »

Verantwoording

Het is een feit dat het gebruik van alcohol heel vaak verkeersongevallen veroorzaakt.

Inzake preventie moet een bijkomende inspanning geleverd om alle weggebruikers meer verantwoordelijkheidsbesef bij te brengen.

Daar de gevolgen van alcoholgebruik op de menselijke gedragingen sterk van persoon tot persoon verschillen, ware het aangewezen een alcoholgehalte in te voeren, tussen 0,5 gram en 0,8 gram per liter bloed, dat vooral een groter aantal preventieve controles zou rechtvaardigen.

Het zou om een geringe boete gaan van niet-gerechterlijke aard (geen inschrijving in het strafregister en geen invloed op het rijbewijs met punten); de verbalisanten dienen de nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat de bestuurder, zolang zijn gehalte 0,5 gram per liter overschrijdt, zijn weg vervolgt.

De inning van de administratieve boete kan ogenblikkelijk geschieden. Met de opbrengst kunnen systematische controlecampagnes gefinancierd worden om zowel preventief als ontradend op te treden.

De Minister verklaart dat een alcoholgehalte van 0,5 gram in het bloed een signaalfunctie heeft. Het gaat om een probleem dat niet mathematisch kan worden benaderd.

De bevolking wordt zich stilaan bewust van die signaalfunctie (bier zonder alcohol).

Het gaat om een maatregel die past in het kader van de Europese wetgeving. Er wordt voorzien in een overgangszone van 0,5 tot 0,8 gram. Tegenover het rijbewijs met punten, zou de maatregel in de laagste categorie van het aantal toegekende punten vallen.

De indiener van het amendement beschouwt die maatregel niet als een signaal, maar als een klap in het gezicht.

Subsidiairement:

« A l'article 34 proposé, remplacer le § 1^{er} par ce qui suit:

« Article 34. — § 1^{er}. Doit s'acquitter d'une amende administrative de 25 francs quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 g et inférieure à 0,8 g.

Le Roi règle les modalités de perception de l'amende administrative visée à l'alinéa précédent. »

Justification

Il est certain que l'absorption d'alcool est très souvent à la base d'accidents de la circulation.

Un effort supplémentaire sur le plan préventif doit être fait pour responsabiliser l'ensemble des usagers.

Les conséquences de l'absorption d'alcool sur le comportement humain étant très variables en fonction des individus, il est indiqué de prévoir un taux d'alcoolémie (entre 0,5 g/l et 0,8 g/l de sang) qui justifierait avant tout l'intensification de contrôles préventifs.

L'amende serait faible, non judiciaire (pas de trace au casier judiciaire et pas d'incidence sur le permis à points) et les verbalisants seraient invités à prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher l'automobiliste de poursuivre sa route tant que son taux dépasse 0,5 g/l.

La perception de l'amende administrative pourrait être immédiate et son produit couvrirait les frais d'organisation de campagnes de contrôle systématiques et ceci dans un but à la fois préventif et dissuasif.

Le Ministre déclare que la limite de 0,5 g d'alcoolémie est un signal. C'est un domaine qui n'est pas mathématique.

La population commence à être attentive à ce signal (bière sans alcool).

C'est une mesure dans la ligne européenne, avec une zone transitoire entre 0,5 g et 0,8 g, et, par rapport au permis à points, elle se situe dans la gradation inférieure, parmi le nombre de points attribués.

L'auteur de l'amendement considère cette mesure non pas comme un signal, mais comme un coup sur la tête!

Het hoofdamendement en het subsidiair amendement worden verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Dezelfde senator dient vervolgens het volgende amendement in:

« B. Aan § 2 van het voorgestelde artikel 34, een 5^o toe te voegen, luidende:

« 5^o hij die op een openbare bijeenkomst georganiseerd op initiatief van de overheid alcoholische dranken schenkt of laat schenken. »

Verantwoording

Het is juist dat bepaalde personen over een auto met chauffeur beschikken. Dat geldt echter niet voor de grote meerderheid van wie op die bijeenkomsten aanwezig zijn.

Is dat een reden om het verbruik van alcoholische dranken te bevorderen en dronkenschap in de hand te werken? Het zou raadzamer zijn niet-alcoholhoudende dranken te schenken.

Een bijeenkomst moet steeds tot doel hebben mensen te ontmoeten en niet duchtig de fles aan te spreken. De Regering zou overigens haar Ministers strikte voorschriften moeten geven om geen alcoholhoudende dranken te laten schenken op door hen georganiseerde bijeenkomsten.

De Minister antwoordt dat hij daartegen geen bezwaar heeft als het bij een aanbeveling blijft of wanneer tenminste een keuzemogelijkheid blijft bestaan. Hij heeft dat reeds in de praktijk gebracht, wat veel waardering wegdroeg.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Een commissielid dient het volgende amendement in:

« Paragraaf 1 en § 2, 1^o, van het voorgestelde artikel 34 te vervangen als volgt:

« § 1. Met geldboete van 25 tot 500 frank wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, na alcoholische dranken te hebben gebruikt in zodanige hoeveelheden dat het alcoholgehalte ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht bedraagt of meer bedraagt dan 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed.

§ 2. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft:

1^o Hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, na alcoholische dranken te

L'amendement principal ainsi que l'amendement subsidiaire sont rejetés par 11 voix contre 3.

Le sénateur introduit un autre amendement:

« B. Compléter le § 2 de l'article 34 proposé par un 5^o, rédigé comme suit:

« 5^o quiconque sert ou fait servir des boissons enivrantes lors d'une réunion publique organisée à l'initiative des pouvoirs publics. »

Justification

S'il est exact que certains disposent d'une voiture avec chauffeur, cela n'est pas le cas de la majorité des participants à ces réunions.

Pourquoi provoquer l'ivresse en encourageant la consommation de boissons enivrantes?

Il serait bien plus sain de servir des boissons non alcoolisées. Le but de la réunion doit rester celui de se rassembler, non un prétexte à la boisson. Le Gouvernement devrait d'ailleurs donner à ses Ministres des conseils stricts de ne faire servir aucune boisson alcoolisée dans les réunions qu'ils organisent.

Le Ministre répond qu'il n'y voit pas d'inconvénient, sous forme de conseil, ou tout au moins de donner le choix. Il l'a déjà mis en pratique. Ce fut fort apprécié.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 3.

Un commissaire introduit un amendement rédigé comme suit:

« A l'article 34 proposé, remplacer le § 1^{er} et le § 2, 1^o, par les dispositions suivantes:

« § 1^{er}. Est puni d'une amende de 25 à 500 francs quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, après avoir consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, est d'au moins 0,22 milligramme et est inférieur à 0,35 milligramme ou que le taux d'alcool par litre de sang est supérieur à 0,8 gramme.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

1^o Quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, après avoir consommé

hebben gebruikt in zodanige hoeveelheden dat het alcoholgehalte ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of ten minste 0,8 gram per liter bloed bedraagt.»

Verantwoording

Het wetsontwerp zoals het ons wordt voorgelegd, verwacht de overtreding met de middelen om die overtreding te bewijzen. Het ontnemt de rechter elke beoordelingsvrijheid. Nochtans is enkel en alleen de rechter bevoegd om te oordelen of de overtreding wordt vastgesteld op grond van het bewijsmateriaal, (ademtest, de drie ademanalyses en het bloedmonster) dat hem ter beschikking wordt gesteld. De ademanalyse moet dus behandeld worden in het hoofdstuk I — Opsporing en vaststelling van de misdrijven, van titel V — Strafvordering en burgerlijke rechtsvordering van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 en niet in hoofdstuk V — Intoxicatie en dronkenschap van titel IV — Strafbepalingen en veiligheidsmaatregelen.

Het komt er tenslotte op aan de overtreding te omschrijven op grond van de bestanddelen ervan en niet op grond van de bewijsmiddelen.

Volgens de Minister meet men het alcoholgehalte ofwel in de adem, ofwel in het bloed. Dat veronderstelt uiteraard dat men gedronken heeft wat — in geval van analyse — een overtreding uitmaakt. Daarover kan geen misverstand bestaan.

De indiener trekt daarop zijn amendement in.

Artikel 14 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 15

Een lid dient het volgende amendement in:

« In het tweede lid van het voorgestelde artikel 35 het woord « o.m. » (onder meer) te doen vervallen. »

Verantwoording

Het is niet wenselijk een alles omvattende bepaling als het woord « onder meer » in een wettekst in te schrijven. Dit laat immers de deur open voor willekeur. Vandaar dat dit amendement ertoe strekt het woord « o.m. » uitdrukkelijk te schrappen.

Een senator vraagt waarop de woorden « onder meer » slaan? Op drugs, geneesmiddelen soms?

De Minister geeft toe dat er geen eenvoudig en algemeen geldend controlemiddel bestaat. Er worden verschillende methoden toegepast, zoals bij onderzoeken in de sportwereld.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

des boissons alcooliques en quantité telles que le taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré est d'au moins 0,35 milligramme ou que le taux d'alcool par litre de sang est d'au moins 0,8 gramme.»

Justification

Le projet de loi tel qu'il nous est soumis mélange l'infraction avec les moyens de preuve de cette infraction. Elle enlève toute liberté d'appréciation au juge qui est seul habilité à estimer si l'infraction est établie sur la base des éléments de preuve (le test d'haleine, les trois analyses d'haleine et le prélèvement sanguin) qui lui sont fournis. Il faut donc traiter de l'analyse d'haleine dans le chapitre I^{er} — Recherches et constatations des infractions, du titre V — Actions publiques et actions civiles des lois coordonnées du 16 mars 1968 et non dans le chapitre V — Intoxications et ivresse du titre IV — Dispositions pénales et mesures de sûreté.

En définitive, il importe de définir l'infraction par rapport à ses éléments constitutifs et non par rapport au moyen de preuves.

Pour le Ministre, ce qu'on mesure, c'est la présence d'alcool soit dans l'haleine, soit dans le sang. Cela implique d'avoir pris de l'alcool, ce qui, en cas d'analyse, constitue une infraction. Il n'y a pas de malentendu possible.

L'auteur de l'amendement le retire.

L'article 14 est adopté par 10 voix contre 2.

ARTICLE 15

Un membre introduit l'amendement suivant:

« A l'article 35, deuxième alinéa, proposé à cet article, supprimer le mot « notamment. »

Justification

Il n'est pas opportun d'inscrire dans le texte de loi une disposition aussi générale que le mot « notamment », car cela laisse la porte ouverte à l'arbitraire. D'où le présent amendement, visant à supprimer expressément le mot « notamment ».

Un sénateur demande ce que vise le mot « notamment », les drogues, les médicaments.

Le Ministre convient qu'il n'existe pas de moyen simple et généralisé de contrôle. Il peut y en avoir de différentes sortes, cf. les examens sur le plan sportif.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 16

Een senator stelt voor dit artikel te doen vervallen.

Verantwoording

Er wordt voorgesteld terug te keren tot de bestaan- de lezing van artikel 36. Artikel 16 van het ontwerp voert straffen in die kennelijk niet in evenredigheid staan met de ernst van het misdrijf. In geval van herha- ling zou de rechter tot vier jaar gevangenisstraf kun- nen opleggen. Nu moet men toch ook weten dat ter- doodveroordeelden in België hooguit elf jaar achter de tralies zitten. Bestaat er in ons land nog een hiërar- chie van de straffen? Het mishandelen van een kind, het bedreigen van zijn vader of moeder, het ver- krachten van een minderjarige zijn toch veel ernstiger misdrijven dan het feit dat men het door de wet vast- gestelde alcoholgehalte, hoe weinig ook, heeft over- schreden?

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met dezelfde meer- derheid.

ARTIKEL 17

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 2 stem- men.

ARTIKEL 18

Een commissielid dient het volgende amendement in:

« In het voorgestelde artikel 38, § 2, eerste zin, het woord « moet » te vervangen door het woord « kan. »

Verantwoording

De door het ontwerp voorgestelde tekst houdt een beperking in van de appreciatiebevoegdheid van de rechtbanken. Verplichte ontzettingen verhinderen dat persoonlijke, familiale of professionele omstan- digheden in aanmerking genomen worden.

Daarnaast compliceert dit eveneens de opdracht van die rechtbanken: samenloop van hun uitspraken met het puntenrijbewijs en nodeloze onderverdeling in getrapte strafmaten.

In elk geval wordt de appreciatiebevoegdheid van de rechter inzake de kwantitatieve en kwalitatieve straftoelening de facto ook daardoor opnieuw ernstig beperkt, althans inzake het rijverbod — hetgeen

L'article est adopté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 16

Un sénateur propose un amendement tendant à supprimer cet article.

Justification

Il est proposé de revenir à l'ancien article 36. L'arti- cle 16 prévoit des peines manifestement dispropor- tionnées. En cas de récidive, le juge pourrait pronon- cer des peines allant jusqu'à quatre ans de prison. Il faut quand même savoir que la moyenne du temps passé en prison par les condamnés à mort est en Belgi- que de onze ans maximum... Y a-t-il encore dans ce pays une hiérarchie des peines? Ne trouve-t-on pas que battre un enfant, agresser son père ou sa mère, violer un mineur sont tout de même des infractions beaucoup plus graves que celles d'avoir dépassé, ne fût-ce que de très peu, le taux d'alcoolémie fixé par la loi.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article est adopté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 17

L'article est adopté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 18

Un commissaire introduit l'amendement suivant:

« Dans l'article 38, § 2, proposé, remplacer le mot « doit » par le mot « peut. »

Justification

Le texte proposé par le projet restreint le pouvoir d'appréciation des tribunaux. L'obligation de pro- noncer la déchéance empêche ceux-ci de tenir compte des circonstances personnelles, familiales ou profes- sionnelles.

En outre, cela complique également la mission de ces tribunaux: concordance de leurs jugements avec le permis de conduire à points et établissement inutile de divers niveaux de sanction.

En tout état de cause, le pouvoir d'appréciation du juge en matière de tarification quantitative et qualita- tive de la peine s'en trouve de fait à nouveau sérieuse- ment restreint, au moins en ce qui concerne l'interdic-

uitdrukkelijk strijdig is met de recent nog zo voorgestane «daadwerkelijke bezinning en individuele motivering».

Niet alleen getuigt dit van een onrechtvaardigheid, maar ook van een misplaatst wantrouwen tegenover de betrokken gespecialiseerde magistratuur (weinig rechters zijn tenslotte zo gespecialiseerd in de door hen behandelde materie als bijvoorbeeld de politie-rechters).

In dezelfde zin stelt een senator het volgend amendement voor:

« In § 2 van het voorgestelde artikel 38, de woorden « De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken, voor een duur van acht dagen of meer, of voorgoed, » te vervangen door de woorden « De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorrijtuig uitspreken, voor een duur van ten minste vijftien dagen, of voorgoed, »

Verantwoording

Aan de beoordelingsbevoegdheid van de rechter mag niet worden geraakt.

De Minister merkt op dat daarover in de Kamer reeds een ruime gedachtenwisseling heeft plaatsgehad. Men heeft toen besloten het woord « moet » te behouden voor alles wat reeds in de huidige wet is bepaald; enkel het geval van vluchtmisdrijf met slagen en verwondingen werd eraan toegevoegd, wat als gerechtvaardigd overkomt.

Het eerste amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Het tweede amendement wordt ingetrokken door de indiener.

Een senator verwijst naar het laatste lid van het artikel en brengt het probleem van de buitenlanders ter sprake. Moet het woord « kunnen » niet vervangen worden door het woord « moeten »?

De Minister antwoordt dat zelfs verblijfhouders niet onmiddellijk een rijbewijs moeten aanvragen. De verblijfhouders van de E.G. hebben een jaar om hun rijbewijs om te ruilen. In dat geval « kunnen » zij reeds voldoen aan de voorwaarden van een Belgisch rijbewijs. De senator vraagt dat de teksten over de buitenlanders ter beschikking worden gesteld.

De Minister wijst er vervolgens op dat de rechter aan de buitenlanders in internationaal verkeer geen bepaalde straf kan opleggen, zoals examens, aangezien zij niet in ons land wonen.

Het artikel wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

tion du droit de conduire — ce qui est expressément contraire à la « réflexion positive et à la motivation individuelle » que l'on a encore tant prônées récemment.

Cette mesure n'est pas seulement inique, elle témoigne également d'une méfiance déplacée à l'égard de la magistrature spécialisée concernée (peu de juges sont en fin de compte aussi spécialisés dans la matière qu'ils traitent que, par exemple, les juges de police).

Un sénateur propose un amendement similaire:

« Au § 2 de l'article 38 proposé par cet article, remplacer les mots « Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au plus, ou à titre définitif » par les mots « Le juge peut prononcer une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée de quinze jours au moins ou à titre définitif. »

Justification

Il convient de maintenir le pouvoir d'appréciation du juge.

Le Ministre déclare que cela a fait déjà l'objet de nombreuses discussions à la Chambre des Représentants. On a décidé de conserver le mot « doit » pour tout ce qui existe déjà dans la loi actuelle. On a simplement ajouté le cas de délit de fuite avec coups et blessures, ce qui semble bien justifié.

Le premier amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

Le second est retiré par son auteur.

Un sénateur, se référant au dernier alinéa de l'article, pose le problème des étrangers. Ne faut-il pas remplacer « pouvoir » par « devoir »?

Le Ministre répond que même les résidents ne doivent pas demander immédiatement le permis. Les résidents de la C.E., par exemple, ont un an pour échanger leur permis étranger. Dans ce cas, ils « peuvent » déjà satisfaire aux conditions d'obtention du permis belge. Le sénateur aimerait connaître les textes se rapportant aux étrangers.

Le Ministre précise encore que le juge ne peut appliquer à l'étranger qui est en circulation internationale une condamnation spécifique, comme les examens, puisqu'il n'habite pas ici.

L'article est adopté par 12 voix contre 2.

ARTIKEL 19 tot 21

Deze artikelen worden aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 22

Een lid dient het volgend amendement in:

« Dit artikel te vervangen als volgt:

« Artikel 22. — Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Artikel 45. — De rechter kan het verval van het recht tot besturen beperken tot de categorieën van voertuigen die hij aangeeft, hetzij van dat verval ten hoogste één specifiek omschreven voertuig uitsluiten.

Hij kan de begin- en einddatum van het verval bepalen, alsmede of dit verval in een of meer periodes vastgesteld moet worden.

In deze beide gevallen dient hij omstandig de uitzonderlijke redenen te vermelden, eigen aan de persoonlijke, familiale of professionele toestand van betrokkene.

Deze mogelijkheid geldt slechts in het geval de betrokken bestuurder nog nooit vervallen is verklaard van het recht tot sturen, behoudens de toepassing van artikel 55. »

Verantwoording

1. De verstrengde wetgeving en de lagere alcohol-drempel zal ongetwijfeld leiden tot een hoger aantal vervallenverklaringen.

De billijkheid gebiedt rekening te houden met hen die:

a) voor het eerst een vervallenverklaring dreigen op te lopen, en dus geen strafregister hebben met dergelijke zware overtredingen;

b) om familiale, persoonlijke of professionele redenen dienen te beschikken over een voertuig. Broodroof moet vermeden worden.

2. De rechter kan een handelsreiziger voor wie een wagen beroepshalve onontbeerlijk is, het recht tot sturen verbieden in de weekends en de vakantieperiodes, zodat betrokkene toch in zijn « comfort » getroffen wordt.

3. De bovenstaande tegemoetkoming (weliswaar slechts in één ononderbroken periode) wordt nu wel toegestaan binnen het kader van de strafuitvoering. Dit leidt echter tot rechtsonzekerheid, en wellicht ook tot feitelijke ongelijkheid:

ARTICLES 19 à 21

Ces articles sont adoptés par 12 voix contre 2.

ARTICLE 22

Un membre dépose l'amendement suivant:

« Remplacer cet article par ce qui suit:

« Article 22. — L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

« Article 45. — Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux catégories de véhicules qu'il indique ou exclure de cette déchéance au plus un véhicule spécifiquement défini.

Il peut fixer la date à laquelle la déchéance prend cours et celle à laquelle elle se termine et décider si cette déchéance doit porter sur une ou plusieurs périodes.

Dans les deux cas, il doit détailler les raisons exceptionnelles propres à la situation personnelle, familiale ou professionnelle de l'intéressé.

Cette possibilité ne s'applique qu'au cas où le conducteur concerné n'a jamais été déchu du droit de conduire, sous réserve de l'application de l'article 55. »

Justification

1. Le durcissement de la législation et l'abaissement du taux maximum d'alcool entraîneront inévitablement une augmentation du nombre de déchéances.

L'équité commande que l'on tienne compte de ceux qui:

a) risquent d'encourir pour la première fois une déchéance et n'ont donc aucune infraction grave inscrite au casier judiciaire;

b) doivent disposer d'un véhicule pour des raisons familiales, personnelles ou professionnelles. Il faut éviter de priver ces personnes de leurs moyens de subsistance.

2. Le juge peut priver un voyageur de commerce dont le véhicule est indispensable à l'exercice de sa profession du droit de conduire pendant les weekends et pendant les périodes de congé, de manière à ce que l'intéressé soit atteint dans son « confort ».

3. Cette formule (qui ne peut porter que sur une seule période ininterrompue) est déjà appliquée dans le cadre de l'exécution de la peine, mais elle entraîne toutefois une insécurité juridique et sans doute aussi une inégalité de fait:

— *het beleid van de diverse parketten is ter zake zeer verschillend;*

— *de rechter kan een vervallenverklaring uitspreken die relatief kort is, in de verwachting dat zij tijdens een vakantieperiode uitgeboet kan worden, terwijl het parket dit dan wel kan weigeren;*

— *de straf wordt er geïndividualiseerder door en dus ook meer begrijpelijk en aanvaardbaar;*

— *de rechter wordt zijn eigen « juge de l'application des peines » naar Frans model;*

— *dergelijke procedure biedt meer garanties voor een openbare en objectieve beoordeling.*

Een lid merkt op dat de indiener van het amendement voorstelt de uitvoering van de straf aan te passen, bijvoorbeeld door ze tijdens het weekeinde te laten uitvoeren.

De Minister antwoordt dat het parket het tijdstip van de uitvoering vaststelt. Het parket kan wel over de datum beslissen, doch niet over een eventuele spreiding.

Voorts moet de vervallenverklaring betrekking hebben op het soort voertuig waarmee de overtreding werd begaan.

Verscheidene sprekers zijn van oordeel dat het niet alleen sociaal gezien, maar ook om beroepsredenen wenselijk zou zijn de uitvoering van de straf aan te passen (*cf.* handelsvertegenwoordigers). Het kan gevaarlijk zijn op dat stuk te streng op te treden.

De Minister is van oordeel dat wanneer men op die manier druk uitoefent op die personen, men ze voorzichtigheid bijbrengt.

Een senator meent dat die druk buiten verhouding zwaar is; een andere senator is het daarmee eens.

Het amendement wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met dezelfde meerderheid.

ARTIKELEN 23 tot 26

Deze artikelen worden aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 27

Een lid dient het volgende amendement in:

« *Het voorgestelde artikel 55 aan te vullen als volgt:*

« *De intrekking geldt voor een duur van hoogstens 8 dagen. Verlenging met een zelfde of andere termijn kan een of meerdere malen beslist worden door de politierechtbank van de plaats van het misdrijf, op vordering van de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie, dat de betrokken bestuurder daartoe*

— *les politiques des divers parquets divergent très fort en la matière;*

— *le juge peut prononcer une déchéance relativement courte dans l'espoir qu'elle coïncide avec une période de congé, tandis que le parquet peut refuser qu'il en soit ainsi;*

— *la peine est individualisée et donc plus compréhensible et plus acceptable;*

— *le juge devient son propre « juge de l'application des peines » selon le modèle français;*

— *une telle procédure offre plus de garanties en ce qui concerne la publicité et l'objectivité du jugement.*

Un membre fait remarquer que l'auteur de l'amendement propose de moduler l'exécution des peines, par exemple, pendant le week-end.

Le Ministre répond que c'est le parquet qui détermine le moment de l'exécution. Il peut décider de la date, mais sans fractionnement.

D'autre part, la déchéance doit porter sur le type de véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

Plusieurs intervenants estiment qu'il serait plus acceptable de moduler l'exécution des peines, non seulement sur le plan social, mais aussi sur le plan professionnel (*cf.* les représentants de commerce). Être trop restrictif peut s'avérer dangereux.

Le Ministre estime qu'en exerçant cette pression sur eux, on les rendra prudents.

Un sénateur estime cette pression hors de proportion; un autre l'approuve.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article est adopté par 12 voix contre 2.

ARTICLES 23 à 26

Ces articles sont adoptés par 12 voix contre 2.

ARTICLE 27

Un commissaire propose l'amendement suivant:

« *Compléter l'article 55 proposé par ce qui suit:*

« *La période de retrait ne peut excéder 8 jours. Une prorogation d'une durée identique ou différente peut être prononcée une ou plusieurs fois par le tribunal de police du lieu de l'infraction, sur requête de l'officier compétent du ministère public, qui, à peine de nullité, cite à cet effet le conducteur concerné, au plus tard le*

dagvaardt, op straffe van verval, uiterlijk de derde dag na deze der feiten, of, in voorkomend geval, uiterlijk de derde dag vóór de laatste dag van de verlengde termijn.

De dagvaardingstermijn is dezelfde als in kort geding.

In het geval van dagvaarding tot verlenging of nieuwe verlenging, blijft het rijbewijs ingetrokken tot en met de dag van de behandeling der betreffende vordering, welke op de eerst nuttige zitting der politierechtbank plaatsgrijpt.

Het vonnis wordt uitgesproken uiterlijk op het einde van de betreffende zitting.

De gedaagde bestuurder dient persoonlijk aanwezig te zijn ter zitting, en kan zich niet laten vertegenwoordigen, behalve met toelating van de rechtbank in het geval hij aantoonde dat het hem onmogelijk is te verschijnen. Hij wordt gehoord.

Behandeling der zaak kan slechts uitgesteld worden op verzoek van de gedaagde bestuurder zelf, in welk geval het rijbewijs ingetrokken blijft tot en met de dag der uitgestelde behandeling.

De rechter kan de verlenging van de intrekking bevelen, met de modaliteiten, overeenkomstig zijn bevoegdheid, geregeld door artikel 45.

Zijn vonnis is vatbaar voor hoger beroep, met dagvaarding zoals in kort geding.

In geval van hoger beroep van het openbaar ministerie, tegen een vonnis dat de verlenging der intrekking weigert, blijft het rijbewijs ingetrokken, tot en met de dag der behandeling der zaak in hoger beroep.

De zaak wordt behandeld in hoger beroep op de betreffende inleidingszitting, uiterlijk op het einde waarvan de uitspraak volgt, behoudens het uitstel op verzoek van de bestuurder, met verlenging der schorsing zoals hierboven bepaald.»

Verantwoording

Dit amendement beoogt de elementaire vrijwaring der rechten van de verdediging. De rechter kan de facto een soort probatie inrichten en in functie daarvan de verlenging stopzetten.

Het « horen » door een parketmagistraat, die zijn beslissing niet eens moet motiveren, en waartegen geen verhaal openstaat, biedt niet de minste waarborg.

De Minister merkt op dat het een voorbeeld is van een artikel waarin men heeft gepoogd de discretionaire bevoegdheid van het parket te beperken.

troisième jour qui suit celui des faits, ou, le cas échéant, au plus tard le troisième jour qui précède le dernier jour de la prorogation.

Le délai de citation est le même qu'en référé.

En cas de citation en vue d'une prorogation ou d'une nouvelle prorogation, le retrait de permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour de l'instruction de la requête susvisée, qui a lieu lors de la première audience utile du tribunal de police.

Le jugement est prononcé au plus tard à la fin de ladite audience.

Le conducteur cité doit comparaître en personne à l'audience et ne peut se faire représenter, sauf, moyennant autorisation du tribunal, dans le cas où il apporte la preuve qu'il lui est impossible de comparaître. Il est entendu.

L'examen de l'affaire ne peut être reporté qu'à la demande du conducteur cité lui-même, auquel cas le retrait du permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour dudit examen.

Le juge peut ordonner la prorogation du retrait en l'assortissant, conformément à son pouvoir, des modalités visées à l'article 45.

Son jugement est susceptible d'appel, avec citation comme en référé.

En cas d'appel du ministère public contre un jugement refusant la prorogation du retrait, le retrait du permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour de l'examen de l'affaire en appel.

L'affaire sera instruite en degré d'appel au cours de l'audience d'introduction et le jugement sera rendu au plus tard à la fin de celle-ci, sauf remise accordée à la requête du conducteur, avec prolongation de la suspension comme prévu ci-dessus.»

Justification

Le présent amendement vise à assurer une garantie élémentaire des droits de la défense. Le juge peut instaurer de facto une espèce de probation en fonction de laquelle il peut mettre un terme à la prolongation.

Le fait d'être « entendu » par un magistrat du parquet qui ne doit même pas motiver sa décision, celle-ci n'étant en outre susceptible d'aucun recours, n'offre pas la moindre garantie.

Le Ministre fait remarquer qu'il s'agit d'un exemple d'article où on a essayé de limiter les compétences discrétionnaires du Parquet.

De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs zal voortaan worden beperkt tot 15 dagen en kan tweemaal worden verlengd. Bovendien moet de betrokkene op zijn verzoek worden gehoord vóór elke verlenging.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 28

Een lid dient de volgende amendementen in :

« A) Het 1^o van het voorgestelde artikel 56 te vervangen als volgt :

« 1^o na 15 dagen; »

Verantwoording

De overheid stelt zich in de plaats van de rechter, op deze manier wordt aan de administratie een pretoriaanse rechtsmacht toebedeeld.

Daarnaast dient de termijn van 15 dagen als maximum te worden beschouwd.

Subsidiair :

« Het 1^o van het voorgestelde artikel 56 te vervangen als volgt :

« 1^o na 8 dagen, tenzij in het geval van dagvaarding van de betrokken bestuurder voor de politierechter, tot verlenging; »

Verantwoording

Dit amendement beoogt de elementaire vrijwaring der rechten van de verdediging. De rechter kan de facto een soort probatie inrichten, en in functie daarvan de verlenging stopzetten.

Het « horen » door een parketmagistraat, die zijn beslissing niet eens moet motiveren, en waartegen geen verhaal openstaat, biedt niet de minste waarborg.

« B) Het 2^o van het voorgestelde artikel 56 aan te vullen als volgt :

« of indien de rechter geen verlenging of geen nieuwe verlenging van de intrekking toestaat; »

Verantwoording

Dit amendement beoogt de elementaire vrijwaring der rechten van de verdediging. De rechter kan de facto een soort probatie inrichten, en in functie daarvan de verlenging stopzetten.

Le retrait immédiat du permis sera désormais limité à 15 jours et pourra être prolongé deux fois. En plus, l'intéressé doit être entendu, à sa demande, avant chaque prolongation.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article est adopté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 28

Un commissaire introduit les amendements suivants :

« A) Remplacer le 1^o de l'article proposé par ce qui suit :

« 1^o après 15 jours; »

Justification

L'autorité se substitue ici au juge, et l'administration obtient ainsi un pouvoir judiciaire prétorien.

Il convient en outre de considérer le délai de 15 jours comme un délai maximum.

Subsidiairement :

« Remplacer le 1^o de l'article 56 proposé par ce qui suit :

« 1^o après 8 jours, sauf en cas de citation de l'intéressé devant le juge de police en vue de la prorogation de ce délai; »

Justification

Le présent amendement vise à assurer une garantie élémentaire des droits de la défense. Le juge peut instaurer de facto une espèce de probation en fonction de laquelle il peut mettre un terme à la prorogation.

Le fait d'être « entendu » par un magistrat du parquet qui ne doit même pas motiver sa décision, celle-ci n'étant en outre susceptible d'aucun recours, n'offre pas la moindre garantie.

« Compléter l'article 56, 2^o, par ce qui suit :

« ou lorsque le juge n'autorise aucune prolongation ou aucune nouvelle prolongation du retrait; »

Justification

Le présent amendement vise à assurer une garantie élémentaire des droits de la défense. Le juge peut instaurer de facto une espèce de probation en fonction de laquelle il peut mettre un terme à la prorogation.

Het «horen» door de parketmagistraat, die zijn beslissing niet eens moet motiveren, en waartegen geen verhaal openstaat, biedt niet de minste waarborg.

De Minister verwijst naar zijn uitleg bij het vorige amendement en vraagt dat het eerste amendement zou worden verworpen.

Het wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen.

Het subsidiair amendement en het tweede amendement worden door de indieners ingetrokken.

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 29

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 30

Een lid dient het volgende amendement in:

«Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 59 te vervangen als volgt:

«§ 1. Alle officieren van gerechtelijke politie, de leden van de rijkswacht, alsook de leden van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.»

Verantwoording

1. *«Personeel» is een taalkundig en technisch onnauwkeurige term: niet de werkster van de kantine wordt bedoeld, doch de rijkswachters zelf.*

2. *Een lacune in de wetgeving heeft als gevolg dat zelfs de procureur des Konings in persoon, geen opsporingsbevoegdheid heeft inzake overtredingen en verkeersbepalingen (zie Vanhoudt, Strafvordering, Dl. I, blz. 48).*

3. *De rechtspraak heeft zich al in bochten gewrongen om de bewijskracht van verklaringen door de leden van de gerechtelijke politie, in verkeers-overtredingen aan te nemen.*

De Minister verklaart dat het hier niet om een lacune gaat. De term «personeel» wordt veelvuldig gebruikt in verschillende wetten, o.m. in de wet op de rijkswacht. Bovendien werd de redactie van deze tekst voorgesteld door de parketten zelf, tijdens de voorbereiding van dit wetsontwerp.

Het amendement wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen.

Le fait d'être «entendu» par un magistrat du parquet qui ne doit même pas motiver sa décision, celle-ci n'étant en outre susceptible d'aucun recours, n'offre pas la moindre garantie.

Le Ministre renvoie à son explication à l'amendement précédent et demande le rejet du premier amendement.

Celui-ci est rejeté par 10 voix contre 2.

L'amendement subsidiaire et le second amendement sont retirés par leurs auteurs.

L'article est adopté par 10 voix contre 2.

ARTICLE 29

L'article est adopté par 10 voix contre 2.

ARTICLE 30

Un membre propose l'amendement suivant:

«Remplacer le § 1^{er} de l'article 59 proposé par ce qui suit:

«§ 1^{er}. Tous les officiers de police judiciaire, les membres de la gendarmerie ainsi que les membres de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré.»

Justification

1. *«Personnel» est un terme imprécis, tant d'un point de vue linguistique que technique: la disposition ne s'applique pas aux nettoyeuses de la cantine, mais aux gendarmes mêmes.*

2. *A cause d'une lacune de la législation, même le procureur du Roi n'a aucun pouvoir d'enquête en matière d'infractions au code de la route (voir Vanhoudt, Strafvordering, I, p. 48).*

3. *La jurisprudence a déployé maints efforts pour reconnaître la force probante des déclarations faites par les membres de la police judiciaire au sujet d'infractions au code de la route.*

Le Ministre déclare qu'il ne s'agit pas d'une lacune. Le terme «personnel» est fréquemment utilisé dans diverses lois, notamment dans la loi sur la gendarmerie. De plus la rédaction de ce texte a été proposée par les parquets eux-mêmes, pendant l'élaboration de ce projet.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 2.

Een ander lid dient terzelfdertijd de twee volgende amendementen in, die dezelfde strekking hebben.

« Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 59 aan te vullen als volgt :

« De personen bedoeld in het 1^o, 2^o en 3^o van het vorig lid krijgen op hun verzoek een half uur uitstel voor de ademtest, op voorwaarde dat zij gedurende die tijd onder toezicht van de politie of rijkswacht blijven. »

Verantwoording

Dit amendement neemt de bepaling over uit de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968, die door het voorliggende ontwerp wordt geschrapt.

Van die bepaling werd zelden gebruik gemaakt door gebrek aan voorlichting. Een van onze amendementen strekt ertoe dat in die voorlichting wordt voorzien. Het lijkt dus belangrijk dat die bepaling behouden blijft.

« ARTIKEL 30bis (nieuw)

Een artikel 30bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Artikel 30bis. — In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt een artikel 59bis ingevoegd, luidende :

« Artikel 59bis. — § 1. De officieren van gerechtelijke politie die de procureur des Konings en de militaire auditeur bijstaan, het personeel van de rijkswacht alsmede de ambtenaren en beambten van de gemeentepolitie stellen, vóór het uitvoeren van enige ademtest of ademanalyse of vóór het nemen van enig bloedmonster, de personen bedoeld in artikel 59, § 1, 1^o, 2^o en 3^o, in kennis van het juiste verloop van de procedure ter controle van alcoholinvloed en van de mogelijkheid die hen wordt geboden om een tweede ademtest en bloedanalyse te vragen.

De personen bedoeld in artikel 59, § 1, 1^o, 2^o en 3^o, worden eveneens in kennis gesteld van de mogelijkheid een half uur uitstel te vragen voor de ademtest, zoals voorgeschreven door artikel 59, § 1, laatste lid.

§ 2. De resultaten van de ademtest en de ademanalyse worden gelezen door de verbaliserende agent en de betrokken persoon.

§ 3. Van de aan de betrokkene meegedeelde informatie bedoeld in § 1, moet melding worden gemaakt in het proces-verbaal.

Een kopie van het proces-verbaal wordt aan de betrokkene gestuurd, met als bijlage een exemplaar van het document dat door de toestellen werd geproduceerd. »

Un autre membre dépose en même temps les deux amendements suivants qui ont la même philosophie.

« Compléter le § 1^{er} de l'article 59 proposé par la disposition suivante :

« Les personnes visées au 1^o, 2^o et 3^o, de l'alinéa précédent bénéficient à leur demande, d'un ajournement du test de l'haleine d'une demi-heure à condition qu'elles restent pendant ce temps sous la surveillance de la police ou de la gendarmerie. »

Justification

Cet amendement reprend la disposition existante dans les lois coordonnées du 16 mars 1968 mais que le projet qui nous est soumis supprime.

Cette disposition était rarement utilisée par manque d'information. Un de nos amendements assure cette information. Il semble donc important de garder cette disposition.

« ARTICLE 30bis (nouveau)

Insérer un article 30bis (nouveau), libellé comme suit :

« Article 30bis. — Dans la même loi, modifiée par la loi du 9 juillet 1976, il est inséré un article 59bis, libellé comme suit :

« Article 59bis. — § 1. Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi et de l'auditeur militaire, le personnel de la gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de la police communale informent préalablement à tout test d'haleine, analyse d'haleine ou prélèvement sanguin, les personnes visées à l'article 59, § 1, 1^o, 2^o et 3^o, du déroulement exact de la procédure de contrôle de l'imprégnation alcoolique et de la possibilité qui leur est offerte de demander une deuxième analyse d'haleine et une analyse de sang.

Les personnes visées à l'article 59, § 1^{er}, 1^o, 2^o et 3^o, sont également informées de la possibilité d'un ajournement de l'épreuve du test d'haleine d'une demi-heure tel que prévue à l'article 59, § 1^{er}, dernier alinéa.

§ 2. La lecture des résultats fournis par le test de l'haleine et des analyses de l'haleine sont effectués par l'agent verbalisant et par la personne intéressée.

§ 3. Mention des informations prévues au § 1^{er} qui ont été données à l'intéressé doit figurer dans le procès-verbal.

La copie du procès-verbal est envoyée à la personne intéressée avec en annexe un exemplaire du document produit par les appareils. »

Verantwoording

Ons amendement beoogt in de eerste plaats de rechten van de verdediging te waarborgen. De betrokkenen moeten kunnen beschikken over zo volledig mogelijke en nauwkeurige informatie wat hun rechten aangaat. De controleprocedure voor de alcoholpromillage, zoals voorgesteld door het wetsontwerp, is echter allesbehalve een model van doorzichtigheid.

Zij bestaat immers in:

— een ademtest die wordt uitgevoerd door middel van een « ethylo-test »;

— indien deze positief of niet voorhanden is wordt een ademanalyse uitgevoerd met behulp van een « ethylometer »;

— de betrokkene kan, indien een eerste ademanalyse hem werd opgelegd, een tweede analyse vragen;

— indien het verschil tussen de twee resultaten van de analyses groter is dan hetgeen is voorgeschreven inzake nauwkeurigheid in koninklijke besluiten, kan een derde analyse worden gevraagd;

— tenslotte heeft hij de mogelijkheid een bloedanalyse te vragen.

Bovendien voorzagen de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 in de mogelijkheid een half uur uitstel te krijgen voor de ademtest.

Door gebrek aan voorlichting werd van die bepaling door de chauffeurs zelden gebruik gemaakt. Het wetsontwerp schaft ze af. Wij herstellen ze via een ander amendement. De betrokkene moet eveneens van die mogelijkheid op de hoogte worden gebracht.

De Minister is van mening dat een half uur uitstel niet meer noodzakelijk is. Aan de hand van de nieuwe apparatuur voor ademanalyse, die eventueel volgt op de ademtest, is het mogelijk een onderscheid te maken tussen alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht en eventueel de mondalcohol of andere produkten. Het tweede amendement heeft betrekking op de gevolgde procedure.

De indiener van het amendement vindt het belangrijk dat de overtreder zijn rechten kent.

De Minister legt uit dat het bewijs onmiddellijk door het toestel wordt afgeleverd. De betrokkene wordt dus onmiddellijk op de hoogte gebracht van het resultaat, evenals van de procedure en van zijn rechten. Hij mag een tweede keer blazen en, indien er een te groot verschil wordt vastgesteld, ook nog een derde keer, met eventueel een bloedmonster.

Het wetsontwerp bepaalt dat dit alles bij koninklijk besluit geregeld zal kunnen worden.

Justification

Notre amendement vise avant tout à garantir le respect des droits de la défense. Les personnes intéressées doivent pouvoir bénéficier de l'information la plus complète et précise quant à leurs droits. Or, la procédure de contrôle de l'imprégnation alcoolique telle qu'elle est proposée par le projet de loi est loin d'être un modèle de transparence.

En effet, elle consiste en :

— un test de l'haleine effectué à l'aide d'un éthylo-test;

— si celui-ci est positif ou en son absence une analyse d'haleine à l'aide d'un éthylomètre;

— la personne peut demander, si une première analyse d'haleine lui a été imposée, une deuxième analyse;

— si la différence entre les deux résultats fournis par les analyses est supérieure aux prescriptions en matière de précision arrêtées par le Roi, elle peut demander une troisième analyse;

— enfin, elle garde la possibilité de demander une analyse du sang.

De plus, le texte des lois coordonnées du 16 mars 1968 prévoyait la possibilité d'un ajournement d'une demi-heure de l'épreuve respiratoire.

Par manque d'information, cette possibilité a été rarement utilisée par les conducteurs. Le projet de loi la supprime. Nous la réintégrons dans un autre amendement. Il faut également que la personne soit avertie de cette possibilité.

Le Ministre estime que le report d'une demi-heure n'est plus nécessaire. Le nouvel appareillage de l'analyse de l'haleine qui suit éventuellement le test de l'haleine permet de faire la différence entre l'alcool de l'haleine alvéolaire expirée, éventuellement l'alcool dans la bouche et d'autres produits. Le second amendement a trait à la procédure applicable.

L'auteur de l'amendement estime important que le contrevenant connaisse ses droits.

Le Ministre explique que le ticket sort immédiatement de l'appareil; on donne donc connaissance du résultat à l'intéressé, de même que de la procédure et de ses droits. Il peut souffler une deuxième fois, et s'il y a une différence trop grande, une troisième fois avec éventuellement une prise de sang.

Le projet de loi prévoit que tout cela pourra être réglé par arrêté royal.

Een senator meent dat het eenvoudig zou zijn officieel circulaire te laten drukken die dan uitgedeeld worden aan de betrokkenen in hun taal. De Minister vindt het voldoende dat de overtreder op de hoogte wordt gebracht van zijn rechten en van de procedure.

Het eerste amendement wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Het tweede amendement wordt door de indiener ingetrokken.

Een senator dient daarop het volgende amendement in:

« In § 1 van het voorgestelde artikel 59, het 1^o te vervangen als volgt:

« 1^o aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft veroorzaakt, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is; »

Verantwoording

De woorden « die het mede heeft kunnen veroorzaken » dienen te worden vervangen door de woorden « die het mede heeft veroorzaakt ».

De tekst van het ontwerp maakt het mogelijk elke persoon die zich in de buurt van het ongeval bevindt en bijvoorbeeld als getuige wordt gehoord, aan de ademttest te onderwerpen.

De Minister verklaart dat hij die tekst uit de geldende wet heeft overgenomen om er een volledig artikel van te maken.

De indiener stelt vast dat de Minister altijd dezelfde argumenten aanvoert. Wie de straffen wijzigt, kan ook het overige wijzigen.

Het amendement wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met dezelfde meerderheid.

ARTIKELEN 31 en 32

Deze artikelen worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 32bis (nieuw)

Een senator dient het volgende amendement in:

« Artikel 34 van het oorspronkelijk regeringsontwerp opnieuw in te voegen. »

Verantwoording

De kans dat de overtredingen worden opgespoord en bestraft, moet reëel zijn, opdat de ontrading werkzaam zou zijn.

Un sénateur trouve qu'un moyen simple serait d'imprimer officiellement des circulaires à distribuer, dans leur langue, aux intéressés. Le Ministre estime qu'il est suffisant de donner connaissance de ses droits et de la procédure au contrevenant.

Le premier amendement est rejeté par 10 voix contre 4.

Le second amendement est retiré par son auteur.

Un sénateur dépose, à son tour, l'amendement suivant:

« Au § 1^{er} de l'article 59 proposé, remplacer le 1^o par ce qui suit:

« 1^o à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a contribué à le provoquer même si elle en est la victime; »

Justification

Il convient donc de remplacer les termes « qui a pu contribuer » par les termes « qui a contribué ».

Le texte du projet permet d'imposer le test de l'haleine à n'importe quelle personne s'étant trouvée près de l'accident, par exemple sur base d'un simple témoignage.

Le Ministre déclare qu'il a repris ce texte qui se trouve dans la loi actuelle pour faire un article complet.

L'auteur de l'amendement constate que le Ministre a toujours recours à la même explication. Si on change les sanctions on peut aussi changer le reste.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 4.

L'article est adopté par 10 voix contre 4.

ARTICLES 31 et 32

Ces articles sont adoptés par 11 voix contre 2.

ARTICLE 32bis (nouveau)

Un sénateur dépose l'amendement suivant:

« Réinsérer l'article 34 du projet gouvernemental initial. »

Justification

La possibilité réelle de détection des infractions est une condition essentielle pour rendre effective la dissuasion liée aux infractions repérées et sanctionnées.

Verder verwijs ik naar de toelichting in dit verband tijdens de algemene bespreking, waaruit de objectieve voordelen van deze toestellen om overtredingen op te sporen, gebleken zijn.

De Minister deelt mee dat hij artikel 34 van het oorspronkelijke ontwerp heeft ingetrokken, omdat hij tijdens de behandeling in de Kamer heeft vastgesteld dat de tijd nog niet rijp was om een beslissing te nemen. Hij verkiest de zaken momenteel te laten zoals ze zijn en na te gaan hoe de jurisprudentie zich zal ontwikkelen.

Het is niet uitgesloten dat hij later een volledig ontwerp indient dat rekening houdt met de doelstellingen van de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De indiener van het amendement vraagt of zulks betekent dat men de bestaande radars blijft gebruiken. Dat veronderstelt toch dat zij bemand moeten zijn.

De Minister wijst erop dat het toegestaan is de informatie met videocamera's te centraliseren, op voorwaarde dat iemand in de centrale het scherm bekijkt. Men kan het best de zaken op hun beloop laten.

De senator zou willen weten of men ondertussen geen technische studie zal uitvoeren.

De Minister antwoordt dat geëxperimenteerd wordt in overleg met de parketten. Evenzo wordt nagegaan wat men in het buitenland doet.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 33

Een lid dient het volgende amendement in:

« In § 2 van het voorgestelde artikel 63, de woorden « 0,35 milligram » te vervangen door de woorden « 0,22 milligram. »

Verantwoording

Daar alcoholtests en alcoholmeters tegenstrijdige indicaties kunnen geven, werd voorzien in de mogelijkheid van een bloedanalyse bij wijze van tegenexpertise wanneer een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht gemeten wordt. Dat moet ook mogelijk zijn vanaf de strafbare drempel van 0,22 milligram.

Het gaat hier om de meest elementaire vorm van eerbied voor de rechten van de verdediging.

De Minister beschouwt de nieuwe technieken voor ademanalyse volstrekt betrouwbaar, zodat de rechten van de verdediging voldoende zijn gewaarborgd. Temeer omdat zij het mogelijk maken tot drie

Pour le surplus, puis-je faire référence à l'exposé fait durant la discussion générale, en me référant aux avantages objectifs de ces équipements de détection des infractions.

Le Ministre déclare que s'il a retiré l'article 34 du projet, c'est parce qu'à la suite des discussions à la Chambre des Représentants il a constaté que la situation n'était pas mûre pour trancher. Il préfère le *statu quo* et voir comment évoluera la jurisprudence.

Il n'est pas exclu qu'il revienne avec un projet plus complet rencontrant les objectifs de la loi sur la protection de la vie privée.

L'auteur de l'amendement demande si cela signifie qu'on laisse en opération les radars existants. Or il faut une présence.

Le Ministre rappelle que la centralisation par caméra vidéo est admise s'il y a quelqu'un à la centrale qui regarde. Le mieux est de laisser évoluer les choses jusqu'à une phase ultérieure.

Le sénateur voudrait savoir si, entre-temps, on ne procédera à aucune étude technique.

Le Ministre lui répond qu'on expérimente en concertation avec les parkets. De même on s'informe de ce qui se fait à l'étranger.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

ARTICLE 33

Un commissaire propose l'amendement suivant:

« A l'article 63, § 2, proposé, remplacer les mots « 0,35 milligramme » par les mots « 0,22 milligramme. »

Justification

Devant les indications contradictoires pouvant être fournies par les éthylotests et éthylomètres, la possibilité d'une prise de sang à titre de contreexpertise, acceptée à partir de 0,35 milligramme d'alcool par litre d'air alvéolaire exprimé, doit aussi pouvoir l'être dès le seuil punissable de 0,22 milligramme.

Il y va du respect élémentaire des droits de la défense.

Le Ministre considère les nouvelles techniques d'analyse de l'haleine comme parfaitement fiables, les droits de la défense étant ainsi suffisamment garantis. D'autant plus qu'elles permettent jusqu'à

opeenvolgende analyses uit te voeren. Sommige Kamerleden hebben erop aangedrongen de tegenexpertise toe te laten door middel van een bloedanalyse. Om tot een compromis te komen heeft men die toegelaten vanaf 0,8 gram aangezien de straffen aanzienlijk zijn verzwaaard.

De indiener van het amendement meent dat de bloedanalyse ofwel altijd moet gelden, ofwel niet meer.

Een senator vindt dat er een groot verschil is tussen een politiek compromis en dit. Het gaat om een zware overtreding waarvoor strafpunten worden toegekend. Als de overtreder schuldig wordt bevonden, dan komen de kosten voor de analyse toch te zijn laste. Hoeveel overtreders vragen er momenteel een tegenexpertise? Alvast erg weinig. Alleen zij die rond de limiet zitten, zullen daarom vragen.

Er zijn niet voldoende waarborgen voor de automobilist.

Een lid meent dat de expertise en de tegenexpertise in alle gevallen mogelijk moeten zijn.

De Minister vraagt dat het amendement zou worden verworpen.

Het amendement wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Een lid stelt het volgende amendement voor :

« In § 2 van het voorgestelde artikel 63, de woorden « en bij wijze van tegenexpertise » te doen vervallen. »

Verantwoording

De bloedanalyse kan niet beschouwd worden als een tegenexpertise. Wie tegenexpertise zegt, gaat ervan uit dat er vooraf een expertise is geweest. Het gebruik van de « ethylometer » lijkt echter niet als een expertise te kunnen worden beschouwd. Dat betekent dat de betrokkene, bij wijze van tegenexpertise, een tweede analyse zal kunnen vragen op basis van het op zijn verzoek genomen bloedmonster.

Zodoende wordt trouwens ook de beoordelingsbevoegdheid gerespecteerd van de rechter, die als enige gemachtigd is om uit te maken of de overtreding kan worden vastgesteld op grond van de bewijzen die hem worden verstrekt.

De Minister verklaart dat de ademanalyse wel degelijk een expertise is en dat de beoordelingsbevoegdheid van de rechter onverkort blijft. Hij verklaart dat hij de analyse met de ethylometer als een expertise beschouwt en de bloedanalyse dus als een tegenexpertise.

Een lid zou willen weten of de tweede en de derde analyse, waarover men hierboven heeft gesproken, met hetzelfde toestel worden uitgevoerd.

trois analyses successives. Certains membres de la Chambre des Représentants ont insisté pour admettre la contre-expertise par analyse sanguine. Pour arriver à un compromis, on l'a prévue à partir de 0,8 gramme, étant donné que les peines sont considérablement aggravées.

L'auteur de l'amendement estime qu'ou bien l'analyse sanguine est toujours valable, ou bien elle ne l'est pas.

Un sénateur voit une grande différence entre un compromis politique et ceci. Il s'agit d'une infraction grave avec attribution de points. Or si la faute du contrevenant est établie, le coût de l'analyse lui incombe en tout cas. Combien de contrevenants demandent-ils, actuellement, une contre-expertise? Certainement fort peu. Ne le feront que ceux qui sont à la limite.

Il n'y a pas de garantie suffisante pour l'automobiliste.

Un membre estime que l'expertise et la contre-expertise doivent valoir dans tous les cas.

Le Ministre demande le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Un commissaire propose un autre amendement :

« Au § 2 de l'article 33 proposé, supprimer les mots « et à titre de contre-expertise. »

Justification

L'analyse du sang ne consiste pas en une contre-expertise. En effet, qui dit contre-expertise suppose qu'il y ait eu une expertise préalable. Or, l'usage de l'éthylomètre ne paraît pas constituer une expertise. Cela signifie que la personne intéressée pourra demander, à titre de contre-expertise, une seconde analyse sur base du prélèvement sanguin effectué à sa demande.

Par ailleurs, on respecte ainsi le pouvoir d'appréciation du juge qui est seul habilité à estimer si l'infraction est établie sur base des éléments de preuves qui lui sont fournis.

Le Ministre déclare que l'analyse de l'haleine est effectivement une expertise et que le pouvoir d'appréciation du juge est intégral. Il déclare qu'il considère les analyses à l'éthylomètre comme des expertises et donc l'analyse de sang comme une contre-expertise.

Un membre voudrait savoir si les deuxième et troisième analyses, dont on a parlé plus haut, se font avec le même appareil.

De Minister antwoordt daarop bevestigend.

Daarop trekt de indiener zijn amendement in.

Het artikel wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 34

Een senator dient het volgende amendement in :

« Dit artikel te vervangen als volgt :

In artikel 65, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, wordt het eerste lid aangevuld als volgt :

« Van deze mogelijkheid worden uitgesloten, de overtredingen, strafbaar met een vervallenverklaring van het recht tot sturen. »

Verantwoording

1. Indien de zware, en zelfs de zwaarste verkeers-overtredingen ernstig aangepakt worden, wat de intentie is van het ontwerp, strookt zulks niet met de mogelijkheid dat zij door onmiddellijke inning geregeld zouden worden.

2. Nu reeds ontstaat rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid door de verschillende politiek van de parketten, waarvan de grotere de minnelijke schikking toepassen inzake alcohol-intoxicatie: daardoor wordt de facto het rijverbod ontlopen.

3. Zelfs indien daarvoor individuele argumenten kunnen zijn, komt het de rechter toe om in aanwezigheid van de betichte de overtreding te evalueren opdat deze minstens het uitzonderlijke karakter van de uitspraak zou appreciëren — in plaats van de overtreding zelf, door de administratieve afhandeling ervan, te gaan bagatelliseren.

De indiener heeft de tekst van een amendement van de Kamer overgenomen.

Waarom wil men de boete onmiddellijk innen? Komt dat eigenlijk niet neer op de erkenning van schuld? Waarom werd dit amendement verworpen?

De Minister wijst erop dat men zo aan de vervallenverklaring kan ontsnappen.

De indiener zou het principieel eens kunnen zijn met de onmiddellijke inning indien er geen punt wordt toegekend.

Het amendement wordt verworpen met 13 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Le Ministre répond que oui.

L'amendement est retiré par son auteur.

L'article est adopté par 13 voix contre 2.

ARTICLE 34

Un sénateur propose un amendement prévoyant de :

« Remplacer cet article par la disposition suivante :

« A l'article 65, § 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, l'alinéa 1^{er} est complété par ce qui suit :

« Sont exclues du bénéfice de la présente disposition, les infractions passibles d'une déchéance du droit de conduire. »

Justification

1. L'objectif du projet étant de s'attaquer aux infractions graves, voire aux plus graves, il ne peut offrir la possibilité d'un règlement par perception immédiate.

2. La politique divergente des parquets est source, à l'heure actuelle, d'incertitude et d'inégalité juridiques. Les plus grands parquets appliquent la transaction en matière d'intoxication alcoolique, ce qui permet d'échapper de facto à la déchéance du droit de conduire.

3. Même s'il peut exister des arguments individuels allant dans ce sens, il appartient au juge d'évaluer l'infraction en présence du prévenu afin que ce dernier apprécie au moins le caractère exceptionnel du jugement — au lieu de banaliser l'infraction elle-même en réglant l'affaire par voie administrative.

L'auteur a repris cet amendement de la Chambre des Représentants.

Pourquoi vouloir procéder à une perception immédiate de l'amende, ce qui signifie une sorte de reconnaissance de culpabilité? Pourquoi cet amendement a-t-il été rejeté?

Le Ministre déclare que par ce biais on échappe à la déchéance.

L'auteur de l'amendement serait d'accord sur le principe du paiement immédiat, s'il n'y avait pas de retrait de point.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 2.

L'article est adopté par 13 voix contre 2.

ARTIKEL 35

Een senator stelt het volgende amendement voor:
« *Dit artikel te doen vervallen.* »

Verantwoording

Artikel 68 van de Wegverkeerswet bepaalt dat, op één uitzondering na, de overtredingen na één jaar verjaren.

De nieuwe termijn waarin het ontwerp voorziet, is nodeloos lang. De onderzoeksverrichtingen in die aangelegenheid nemen niet zoveel tijd in beslag.

De indiener wenst terug te komen op de verjaring na één jaar.

De Minister antwoordt hem dat die slechts van toepassing is voor zeer specifieke overtredingen.

De senator erkent dit, maar is van mening dat de voorschriften minder streng moeten zijn.

Het amendement wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 36 tot 38

Deze artikelen worden aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

ARTIKEL 38bis (nieuw)

Een senator dient het volgende amendement in:

« A. Een hoofdstuk III en een artikel 38bis (nieuw) in te voegen, luidende:

« Hoofdstuk III. — Bepaling tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

Artikel 38bis

In artikel 11.1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden de woorden « 60 km per uur » vervangen door de woorden « 50 km per uur. »

« B. Het huidige hoofdstuk III te vernummeren tot hoofdstuk IV. »

Verantwoording

1. *Er is een vermindering van het aantal ongevalen en van de ernst ervan.*

2. *Europese harmonisatie (bepaling reeds toegepast in een aantal landen).*

ARTICLE 35

Un sénateur dépose l'amendement suivant:
« *Supprimer cet article.* »

Justification

L'article 68 du Code de la route prévoit, sauf une seule exception, que les infractions sont prescrites après un an.

Le nouveau délai prévu par le projet est inutilement long. Les devoirs d'enquête dans cette matière ne nécessitent pas un tel délai.

L'auteur voudrait en revenir à la prescription d'un an.

Le Ministre lui répond que cela ne s'applique qu'à des infractions très spécifiques.

Le sénateur l'admet mais il faudrait être moins strict.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article est adopté par 12 voix contre 2.

ARTICLES 36 à 38

Ces articles sont adoptés par 12 voix contre 2.

ARTICLE 38bis (nouveau)

Un sénateur introduit l'amendement suivant:

« A. Insérer un chapitre III et un article 38bis (nouveaux), rédigés comme suit:

« Chapitre III. — Disposition modificative de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

Article 38bis

L'article 11.1, premier alinéa de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est modifié comme suit: remplacer « 60 km à l'heure » par « 50 km à l'heure. »

« B. Renuméroter le chapitre III en chapitre IV. »

Justification

1. *Réduction observée du nombre et de la gravité des accidents.*

2. *Harmonisation européenne (disposition déjà appliquée dans plusieurs pays).*

3. De omstandigheden waarin op het ogenblik moet worden gereden, worden moeilijker: stijging van de verkeersdichtheid, waarbij vooral in de agglomeraties zeer ingewikkelde verkeers toestanden bestaan.

4. De bepaling is beter verenigbaar met de doelstelling dat het gebruik van het wegennet verdeeld moet worden onder alle weggebruikers (openbaar vervoer, fietsers, bromfietzers...).

5. Vermindering van het lawaai en van de vervuiling.

6 De bepaling verhindert geenszins de toepassing van het tweede lid, dat voorziet in de mogelijkheid van een lagere of hogere snelheidsbeperking op sommige openbare wegen of in sommige zones.

De Minister merkt op dat een koninklijk besluit niet gewijzigd kan worden door een wet.

Wat de inhoud betreft, moet worden nagegaan hoe de Europese regeling zal evolueren.

Vooraleer de snelheid verder wordt beperkt, moet een inspanning worden gedaan om de huidige snelheidsbeperkingen na te leven.

Hij vraagt het amendement te verwerpen.

Het amendement wordt verworpen met 11 stemmen, bij 3 onthoudingen.

ARTIKEL 39

Dit artikel wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

IV. STEMMINGEN

Het wetsontwerp wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Dit verslag wordt goedgekeurd bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De Rapporteur,
R. HOTYAT.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

*
* *

3. Conduite actuelle dans un contexte plus difficile: augmentation de la densité du trafic surtout complexe dans les agglomérations.

4. Plus compatible avec l'objectif du partage de l'usage de la voirie entre tous les usagers (transports en commun, cyclistes et cyclomoteurs...).

5. Réduction du bruit et de la pollution.

6. N'empêche pas l'application maintenue de l'alinéa 2 qui prévoit possibilité de limitation de vitesse inférieure ou supérieure sur certaines voies publiques ou dans certaines zones.

Le Ministre fait remarquer qu'on ne modifie pas un arrêté royal par une loi.

Au niveau du fond, il faut encore voir si la problématique européenne suit.

Mais avant de réduire encore la vitesse, faisons d'abord un effort important pour respecter la vitesse actuelle.

Il demande le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté par 11 voix et 3 abstentions.

ARTICLE 39

Cet article est adopté par 12 voix contre 2.

IV. VOTES

Le projet de loi est adopté par 11 voix contre 2.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Le Rapporteur,
R. HOTYAT.

Le Président,
A. GROSJEAN.

*
* *

ERRATA

1. In § 6 van artikel 24, zoals voorgesteld door artikel 5, dienen de woorden « De overtredingen » vervangen te worden door de woorden « De vermelding van de overtredingen ».

2. In de Nederlandse tekst van § 2 van artikel 25, zoals voorgesteld door artikel 6, dienen de woorden « Een ieder is gerechtigd alleen omtrent de gegevens... » vervangen te worden door de woorden « Een ieder is gerechtigd, enkel omtrent de gegevens... ».

ERRATA

1. A l'article 5, au § 6 de l'article 24 proposé par cet article, au lieu des mots « Les infractions », lire « La mention des infractions ».

2. Dans le texte néerlandais, à l'article 6, § 2 de l'article 25 proposé par cet article, au lieu des mots « Een ieder is gerechtigd alleen omtrent de gegevens... » lire « Een ieder is gerechtigd, enkel omtrent de gegevens... ».

BIJLAGE

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Het Hoger Instituut voor Verkeersveiligheid v.z.w. werd opgericht op 6 oktober 1986. De Statuten werden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 1986.

Bij beslissing van de Algemene Vergadering van 13 juli 1987 werd de benaming omgevormd tot « Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid ».

Aan de basis van de oprichting lag de groeiende behoefte aan een efficiënte coördinatie van de acties ter verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Hiertoe werden belangrijke organisaties die de verkeersproblematiek als werkveld hadden, nl. de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid, het Studiefonds voor een Veilig Wegverkeer, het Centrum voor Aanpassing aan het Rijden van gehandicapte Automobilisten (C.A.R.A.) samengesmolten in het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Sindsdien zijn ook bepaalde activiteiten overgenomen van Via Secura, dat in vereffening is gesteld.

De herstructurering stelt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in staat het probleem van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid in zijn totaliteit aan te pakken. Hierbij wordt sterk de nadruk gelegd op de wisselwerking tussen de drie factoren: weggebruiker, voertuig en verkeersmilieu.

De Raad van Bestuur van de v.z.w. voorgezeten door de Minister van Verkeerswezen is samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken Administraties (Ministeries van Verkeerswezen, Binnenlandse Zaken en Justitie), van de Rijkswacht, van de politiefederaties, van de betrokken beroepsverenigingen (B.V.V.O.: Beroepsvereniging van Verzekeringsondernemingen — G.O.C.A.: Groepering van Organismen voor de Controle van Automobielen — F.E.B.I.A.C.: Belgische Federatie van automobiel- en rijwielindustrie) en van de automobilistenclubs (K.A.C.B., T.W., V.A.B.).

Vanaf 1 januari 1990 worden de Gewesten betrokken bij de werkzaamheden van het Instituut. De afgevaardigden van de Gewestelijke Ministers voor Openbare Werken en Verkeer maken deel uit van de Raad van Bestuur.

De medewerkers van het Instituut vormen een multidisciplinair team en zijn gespecialiseerd in de verschillende domeinen van de verkeersveiligheid: verkeersopvoeding, voorlichting, voertuigtechniek, wegeninrichting, statistiek, rijgeschiktheid, voertuigaanpassingen voor gehandicapten.

In het Instituut werd ook een Cel voor Coördinatie en Conceptie opgericht. De leden zijn gemachtigde vertegenwoordigers van de openbare besturen en van de verenigingen die op nationaal of regionaal vlak een belangrijke rol vervullen in het verkeersveiligheidsgebeuren.

De bevoegdheden van de cel zijn als volgt gedefinieerd:

— Uitspraak doen over principiële kwesties, belangrijke opties en de algemene planning.

— Sensibiliseren van de openbare besturen en de betrokken verenigingen en coördineren van hun activiteiten.

— Een platform bieden voor de uitwisseling van kennis en ervaring (netwerken).

ANNEXE

L'Institut belge pour la Sécurité routière

L'Institut supérieur de la Sécurité routière a été créé le 6 octobre 1986, sous la forme d'une a.s.b.l. Les statuts ont été publiés aux annexes du *Moniteur belge* du 31 décembre 1986.

L'assemblée générale du 13 juillet 1987 a décidé de modifier la dénomination, qui est devenue « Institut belge pour la Sécurité routière a.s.b.l. ».

La nécessité de coordonner efficacement les actions destinées à améliorer la sécurité routière et la qualité de la vie riveraine est à l'origine de cette création.

L'Institut regroupe différents organismes officiels qui s'occupaient de sécurité routière, à savoir le Conseil supérieur de la Sécurité routière, le Fonds d'études pour la Sécurité routière et le Centre d'adaptation à la route pour automobilistes handicapés (C.A.R.A.). Depuis lors, certaines activités ont également été reprises de Via Secura mise en liquidation.

Cette restructuration permet à l'Institut belge de s'attaquer aux problèmes de l'insécurité routière et de la qualité de la vie riveraine dans son intégralité. L'accent est mis sur trois facteurs: l'usager, le véhicule et l'environnement routier, et sur les liaisons complexes entre ceux-ci.

Le conseil d'administration de l'a.s.b.l., présidé par le Ministre des Communications, rassemble des mandataires des Départements concernés (Ministères des Communications, de l'Intérieur et de la Justice), de la Gendarmerie, des fédérations de la police, des associations professionnelles intéressées (U.P.E.A.: Union professionnelle des entreprises d'assurances — G.O.C.A.: Groupement des organismes de contrôle automobile — F.E.B.I.A.C.: Fédération belge des industries de l'automobile et du cycle) et des clubs automobiles (R.A.C.B., T.S., V.A.B.).

A partir du 1^{er} janvier 1990, les Régions sont associées aux activités de l'Institut. Les délégués des Ministres régionaux des Travaux publics font partie du conseil d'administration.

Le personnel de l'Institut forme une équipe pluridisciplinaire spécialisée dans les différents aspects de la sécurité routière: éducation, information, technique du véhicule, aménagement des routes, statistiques, aptitude à la conduite, adaptation de véhicules pour personnes handicapées...

Au sein de l'Institut a été créée une Cellule de coordination et de conception, composée de mandataires des administrations publiques et des associations nationales ou régionales qui jouent un rôle important dans le domaine de la sécurité routière.

Quelles sont les compétences de cette cellule?

— Se prononcer sur des questions de principe relatives à la sécurité routière, sur les options importantes et le programme général en la matière.

— Sensibiliser les administrations publiques et les associations intéressées et coordonner leurs activités.

— Servir de plate-forme pour l'échange de connaissances et d'expériences (réseaux).

— Sensibiliseren en informeren van weggebruikers, ondersteunen van campagnes.

— Stimuleren en ondersteunen van verkeersveiligheidsacties van derden.

De begroting van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid voor 1989 bedroeg 171 miljoen frank, waarvan twee derde afkomstig is van de Automobieliinspectie; 57 pct. van de begroting is bestemd voor personeelskosten; 45 miljoen gaat naar campagnes en voorlichting.

— Sensibiliser et informer les usagers de la route, soutenir les campagnes.

— Encourager et appuyer les actions de sécurité routière entreprises par des tiers.

Le budget de l'Institut belge pour la Sécurité routière, pour 1989, était de 171 millions de francs, dont 2/3 proviennent de l'Inspection automobile; 57 p.c. du budget sont destinés à couvrir les frais de personnel; 45 millions sont consacrés aux campagnes et informations.