

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975.

14 MEI 1975.

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE ⁽¹⁾,
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BODE.

DAMES EN HEREN,

Uiteenzetting van de Minister.

Dit wetsontwerp heeft essentieel tot doel de verkeersveiligheid te bevorderen. Het schrijnend leed dat dagelijks wordt berokkend door de ongevallen, noopt de regering ertoe initiatieven te nemen die onze medeburgers dienen te beschermen tegen degenen die — zelfs toevallig — zondigen tegen de regels van een gezonde samenleving.

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

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

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewycck.

A. — Leden : de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierret, Van Herreweghe. — Hugo Adriaensens, Baudson, Férir, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewycck. — Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — Fiévez, Outers. — Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Plaatsvervangers : de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — Bonnel, Kickx. — Duvieusart. — Mattheysens.

Zie :

487 (1974-1975) :

- N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
- N° 2 : Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975.

14 MAI 1975.

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT
AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES ⁽¹⁾,
PAR M. BODE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Exposé du Ministre.

Le présent projet de loi vise essentiellement à améliorer la sécurité routière. La souffrance tragique causée chaque jour par les accidents incite le gouvernement à prendre des initiatives appelées à protéger nos concitoyens contre ceux qui — même fortuitement — transgressent les règles d'une saine société.

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

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

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewycck.

A. — Membres : MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierret, Van Herreweghe. — Hugo Adriaensens, Baudson, Férir, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewycck. — Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — Fiévez, Outers. — Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Suppléants : MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — Bonnel, Kickx. — Duvieusart. — Mattheysens.

Voir :

487 (1974-1975) :

- N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendement.

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

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

**

Het eerste punt betreft de verzwaring van de straffen voor bepaalde ernstige inbreuken.

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

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

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

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

Hoe worden deze zware inbreuken bepaald ?

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

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

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

En dit is juist het tweede oogmerk dat door het voorliggend wetsontwerp wordt beoogd.

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

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

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

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

**

Le premier point concerne l'aggravation des peines pour certaines infractions graves.

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

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

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

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

Comment ces infractions graves seront-elles déterminées ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- verschillende buitenlandse en nationale experimenten;

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

**

Dit ontwerp werd op 12 februari 1975 besproken in de verenigde Senaatscommissies voor de Justitie en het Verkeerswezen. Op twee minder belangrijke amendementen van zuiver technische aard na, werd het ontwerp eenparig goedgekeurd. Op 16 maart 1975 werd het in openbare zitting eenparig aangenomen.

Tenslotte zij onderstreept dat dit ontwerp opgevat werd met de bestendige zorg voor ogen enerzijds een geheel van efficiënte praktische beschikkingen in het leven te roepen en anderzijds de wettelijke rechten van de onderschepte bestuurders te waarborgen.

*

Algemene bespreking.

1. Hij die, als straf, van het recht tot het besturen van een voertuig vervallen verklaard is, mag, na afloop van dat verval, slechts een motorvoertuig besturen op voorwaarde dat hij geslaagd is voor een theoretisch en praktisch, medisch en psycho-technisch examen, tenzij hij daarvan door de rechter vrijgesteld is. Wanneer hij voor dit examen niet slaagt, hetgeen vaak het geval is met het theoretisch examen, betekent zulks in rechte een verlenging van het verval dat hij reeds opgelopen heeft.

Daarom wordt gevraagd die verplichting van het examen af te schaffen en het rijbewijs automatisch aan de houder terug te geven zodra aan het verval een einde is gekomen.

De Minister antwoordt dat het examen dat na het verval van het recht om een voertuig te besturen wordt opgelegd, als een correctief moet worden beschouwd voor de toeken-

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

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

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

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

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

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

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

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

**

Le présent projet a été discuté le 12 février 1975 dans les commissions sénatoriales réunies de la Justice et des Communications. Hormis deux amendements purement techniques de moindre importance, le projet a été approuvé à l'unanimité. Il a été adopté à l'unanimité en séance publique le 16 mars 1975.

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

Discussion générale.

1. Quiconque est frappé actuellement d'une déchéance du droit de conduire ne peut, lorsque cette déchéance a pris fin, conduire un véhicule automobile qu'à la condition d'avoir satisfait à un examen théorique et pratique, médical et psychotechnique, à moins qu'il n'en ait été dispensé par le juge. Le défaut de réussite de cet examen — ce qui est souvent le cas pour la partie théorique et pratique — constitue en fait un prolongement de la durée de la déchéance.

C'est pourquoi il est demandé par un membre de la commission que cette obligation d'examen soit supprimée et que le permis soit donc automatiquement remis à son titulaire lorsque la déchéance a pris fin.

Le Ministre répond que l'imposition d'un examen à la suite d'une déchéance du droit de conduire doit être considérée comme un correctif à l'attribution massive des permis,

ning van het rijbewijs, zonder examen, aan een zeer groot aantal bestuurders. Deze bestuurders moeten hun eerste bekwaamheidsproef slechts afleggen wanneer ze vervallen verklaard zijn. Zij die reeds een examen hebben afgelegd voor het verkrijgen van het rijbewijs, moeten dat eveneens ondergaan. De rechter kan evenwel sommige bestuurders daarvan geheel of gedeeltelijk vrijstellen, precies zoals hij het verval kan beperken tot het besturen van sommige categorieën van voertuigen.

Aanvankelijk mocht de bestuurder die een tweede maal niet geslaagd was, pas na een jaar het examen opnieuw afleggen. Deze regel werd nu versoepeld en de termijn op drie maanden teruggebracht. Voorts past het de bestuurders die b. v. bij een ongeval betrokken waren, aan een medisch-psychotechnisch onderzoek te onderwerpen.

In een volgend stadium, dat in voorbereiding is, zal het examen dat moet worden afgelegd door degenen die vervallen zijn van het recht om een voertuig te besturen, uitdrukkelijk opgelegd worden door het vonnis; de huidige automatische toepassing zal dan vervallen. Voorts zal het examensysteem gewijzigd worden: voor de theoretische proef zal een beroep worden gedaan op audio-visuele middelen en de nadruk zal worden gelegd op de praktische proef.

2. Sommige bestuurders lijden aan ernstige functionele stoornissen doordat zij bepaalde geneesmiddelen hebben ingenomen. De uitwerking van die geneesmiddelen kan verward worden met die van de drank. Zou het niet wenselijk zijn aan die bestuurders een getuigschrift uit te reiken waardoor zij tegen iedere verkeerde interpretatie van hun toestand worden beveiligd?

De Minister antwoordt dat de rol van de informatie via de massamedia op dat gebied van het grootste belang is en dat de behandelende geneesheer natuurlijk het best geplaatst is om zijn patiënt raad te geven.

3. Wordt het verbod om een voertuig te besturen onder invloed van kalmerende middelen op dezelfde wijze gesteld en gesanctioneerd als het rijden onder de invloed van drank?

De Minister antwoordt dat artikel 35 van het verkeersreglement de bestuurder straft die ten gevolge van het gebruik van verdovende of van hallucatieverwekkende middelen in een toestand verkeert die gelijkenis vertoont met de staat van dronkenschap. Voor dergelijke gevallen moet de controle met de nodige omzichtigheid gebeuren en desnoods moet er een geneesheer worden bijgeroepen. Het probleem van de controle is evenwel nog steeds niet opgelost.

4. De campagnes van *Via Secura*, ten einde de bestuurders die rijden onder de invloed van drank, achter het stuur weg te halen (« Glaasje op, laat je rijden ») kunnen geen uitwerking hebben zolang het algemeen reglement betreffende de taxi's niet de verplichting oplegt om de bestuurders op te nemen die zich niet in staat achten te rijden. Dient het desbetreffende koninklijk besluit niet te worden gewijzigd?

De Minister antwoordt dat sedert het koninklijk besluit van 27 juni 1969 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten, het verbod tot het opladen van personen die in staat van dronkenschap zijn vervangen is door de mogelijkheid voor de bestuurders te weigeren dergelijke personen op te laden (zie het bepaalde in artikel 13, § 2, c), van het thans van kracht zijnde koninklijk besluit van 2 april 1975).

5. Wat denkt de Minister te doen om buitenlandse bestuurders te verplichten de wetgeving tot beteugeling van de dronkenschap achter het stuur na te leven? Thans stelt men

sans aucun examen. Ce n'est qu'en cas de déchéance que ces conducteurs subissent leur première épreuve de capacité. Ceux qui ont déjà subi un examen pour l'obtention du permis y sont également soumis. Le juge peut cependant en dispenser en tout ou en partie, tout comme il peut limiter la déchéance à la conduite de certaines catégories de véhicules.

Initialement, après un second échec, un nouvel examen ne pouvait être subi qu'après un délai d'un an. Cette règle a été assouplie et ce délai a été ramené à trois mois. De plus, il est opportun de soumettre, par exemple, les conducteurs impliqués dans les accidents, à un examen médico-psychotechnique.

Dans une phase ultérieure qui est en préparation, les examens à subir par les déchus seront explicitement imposés lors du prononcé du jugement, en supprimant l'automatisme actuel. Le système d'examen sera également modifié; ainsi l'épreuve théorique recourra aux techniques audiovisuelles tandis que l'accent sera mis sur l'épreuve pratique.

2. Certains conducteurs souffrent de troubles fonctionnels importants du fait de la consommation de médicaments. Les effets de ces médicaments peuvent se confondre avec ceux de la boisson. N'y aurait-il pas lieu de pourvoir ces conducteurs d'une attestation les prémunissant contre toute interprétation erronée de leur état?

Le Ministre répond qu'en cette matière le rôle de l'information via les mass-média est primordial et qu'il est évident que le médecin traitant est le mieux placé pour conseiller son patient.

3. L'interdiction de conduire sous l'influence de tranquillisants est-elle prévue et sanctionnée de la même manière que la conduite sous l'influence de la boisson?

Le Ministre répond que l'article 35 de la loi sanctionne l'état analogue à l'état d'ivresse résultant de l'emploi de drogues ou de produits hallucinogènes. Pour ces cas d'espèce, le contrôle doit s'entourer des précautions voulues et l'intervention d'un médecin est, au besoin, requise. Le problème du contrôle reste toutefois posé.

4. Les campagnes menées par *Via Secura* tendant à écarter du volant les conducteurs sous l'influence de la boisson « si tu bois, ne conduis pas », ne peuvent être suivies d'effets aussi longtemps que le règlement général relatif aux taxis n'impose pas la prise en charge des conducteurs qui ne se sentent pas en état de conduire. N'y a-t-il pas lieu de modifier l'arrêté royal en question?

Le Ministre répond que, depuis l'arrêté royal du 27 juin 1969 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis, l'interdiction de prendre en charge des personnes en état d'ivresse est remplacée par la possibilité pour les conducteurs de refuser de prendre en charge une telle personne (disposition reprise par l'article 13, § 2, c) de l'arrêté royal du 2 avril 1975 actuellement en vigueur).

5. Quelle attitude le ministre compte-t-il adopter pour contraindre les conducteurs étrangers à respecter la législation réprimant l'ivresse au volant? Actuellement, les infrac-

de overtreding gewoon vast en het parket zendt het proces-verbaal niet meer over aan de buitenlandse gerechtelijke instanties omdat zulks toch zonder gevolg blijft.

De gelijkheid voor de wet wordt aldus verbroken ten nadele van de personen die in België verblijven.

De Minister herinnert eraan dat de wet van 1899 voor iedereen geldt. Wat de vreemdelingen betreft die het grondgebied verlaten, merkt hij op dat krachtens internationale akkoorden het internationaal rijbewijs niet meer mag ingehouden worden na de periode van immobilisatie ter plaatse na vaststelling van het vermoedelijk alcoholgehalte.

De Minister is van plan voor de vreemdelingen het stelsel van de onmiddellijke inning van de boeten in contanten, zonder enige mogelijkheid er zich aan te onttrekken, opnieuw in te voeren.

Daartoe is een wetswijziging nodig die zal worden voorgesteld nadat een interministeriële werkgroep (Verkeerswezen en Justitie) in die zin besluiten zal hebben ingediend.

Bespreking van de artikelen.

Artikel 1.

Artikel 29 van het verkeersreglement bepaalt dat de straffen verdubbeld worden zo het misdrijf bij nacht wordt gepleegd. Die bepaling komt niet meer voor in het ontwerp en de Minister verantwoordt die weglating door te verwijzen naar de memorie van toelichting (blz. 3).

Art. 2 tot 7.

Die artikelen vergden geen nadere toelichting.

Art. 8.

Het huidige artikel 60 bepaalt dat het rijverbod, ingeval het alcoholgehalte van het bloed hoger ligt dan 0,8 gr. per liter, voor twaalf uren geldt. Het ontwerp vermindert die duur tot 6 uren, doch het zal de bestuurder niet meer mogelijk zijn een half uur en vervolgens alle twee uren na de eerste vaststelling te bewijzen dat het alcoholgehalte in zijn bloed tot beneden 0,8 gr. gedaald is.

Er wordt opgemerkt dat de bestuurder zelf zich moet onderwerpen aan de ademtest, alvorens hij toelating krijgt om opnieuw een voertuig of een rijdier te besturen. In de praktijk wordt de bestuurder naar het centrum gebracht waar een bloedproef wordt genomen om een alcoholgehalte van meer dan 0,8 gr. per liter te constateren.

Art. 9.

Het eerste lid van dit artikel wordt gesteld in termen van verplichting voor de bestuurder, terwijl er gewag wordt gemaakt van een verzoek vanwege politie of rijkswacht om het rijbewijs af te geven, wat er schijnt op te wijzen dat politie en rijkswacht op dat gebied over appreciatiebevoegdheid beschikken.

De Minister is het niet eens met deze interpretatie: die beambten zijn verplicht om de overhandiging van het rijbewijs of de leervergunning te eisen.

Bij het tweede lid werd de vraag gesteld wat de uitdrukking « het voertuig inhouden » juist betekent.

tions sont simplement constatées, les parquets ne faisant plus parvenir les procès-verbaux aux instances judiciaires étrangères, cette transmission n'étant pas suivie d'effets.

L'égalité devant la loi est ainsi rompue au détriment des personnes qui résident en Belgique.

Le Ministre rappelle que la loi de 1899 s'impose à tous. En ce qui concerne les étrangers qui quittent le territoire, il fait remarquer qu'en vertu d'accords internationaux, le permis de conduire international ne peut plus être retenu après la période d'immobilisation sur place consécutive à la constatation de la présomption d'alcoolémie.

Le Ministre a l'intention de réinstaurer, pour les étrangers, le système de perception immédiate en espèces des amendes, sans possibilité de s'y dérober.

Ceci exige une modification de la loi qui se fera après qu'un groupe de travail interministériel (Communications et Justice) aura déposé des conclusions en ce sens.

Discussion des articles.

Article 1^{er}.

L'article 29 du Code prévoit que lorsque les infractions sont commises pendant la nuit, les peines seront doublées. Cette disposition n'est pas reprise dans le projet et le Ministre justifie cette suppression par un renvoi à l'exposé des motifs du projet (p. 3).

Art. 2 à 7.

Ces articles n'ont appelé aucun commentaire.

Art. 8.

L'article 60 actuel prévoit que l'interdiction de conduire lorsque le taux d'alcoolémie dépasse 0,8 g par litre vaut pour une durée de 12 heures. Le projet ramène cette durée à 6 heures, mais le conducteur n'aura plus la possibilité de prouver, une demi-heure et ensuite toutes les deux heures après le premier constat, que le taux d'alcoolémie qu'il a dans le sang est descendu en-dessous de 0,8 g.

Il est précisé que le conducteur lui-même doit se présenter à l'épreuve respiratoire précédant l'autorisation de conduire à nouveau un véhicule ou une monture. En pratique, ce conducteur sera acheminé vers le centre où aura lieu le prélèvement sanguin constatant l'alcoolémie supérieure à 0,8 g.

Art. 9.

Le premier alinéa de cet article est formulé en termes obligatoires pour le conducteur tandis qu'on parle d'invitation de remettre le permis de la part de la police ou de la gendarmerie, ce qui laisse supposer qu'elles disposent d'un droit d'appréciation en la matière.

Le Ministre conteste cette interprétation: ces agents sont obligés d'exiger la remise du permis ou de la licence.

Au second alinéa, on s'est interrogé sur la notion « retenir le véhicule ».

Betekent dit dat het voertuig ter plaatse wordt ingehouden of dat het naar een veilige plaats wordt gebracht? Daarbij kan de verantwoordelijkheid betrokken zijn van de overheid die het voertuig vasthoudt en kunnen problemen rijzen in verband met de verzekering.

Wie moet letten op een vrachtwagen die wordt vastgehouden en waarvan de koopwaar niet verzegeld is? Wie moet een rijder bewaken, dat werd vastgehouden?

De Minister verwijst naar de bestaande rechtspraak: voor de immobilisatie om welke reden ook moeten de nodige schikkingen genomen worden als door een « goed huisvader » ten einde beschadiging te voorkomen en zelfs op straffe van schadevergoeding.

Indien er b.v. in de omgeving stallingen of parkeerplaatsen zijn, zal het rijder of het voertuig in voorkomend geval daarheen worden gebracht om de weg vrij te maken of de koopwaar in veiligheid te brengen. In dat geval zijn de kosten en het risico voor de bestuurder en indien er betwisting ontstaat, is het laatste woord aan de rechter die de zaak zal beoordelen.

Volgens de huidige bewoordingen van artikel 61 van de wet blijft de bestuurder onder het toezicht van politie of rijkswacht tenzij hij erin toestemt zijn voertuig of zijn rijder te immobiliseren.

Volgens een lid biedt die tekst meer waarborgen dan die van het ontwerp. Daarom stelt hij bij wijze van amendement voor (*Stuk* nr. 487/2) de tekst van het ontwerp met de vroegere tekst aan te vullen. De Minister merkt op dat het niet altijd gemakkelijk is die bepaling toe te passen. In een gemeente met slechts één veldwachter b.v. is het toch maar moeilijk voor deze laatste om bij hem gedurende verscheidene uren toezicht uit te oefenen op de bestuurder.

Het lijkt beter te bepalen dat de bestuurder zijn voertuig niet meer mag besturen, door hem zijn rijbewijs te ontnemen. De zware straffen die worden opgelegd wanneer gereden wordt zonder rijbewijs, zijn een waarborg voor de naleving van die bepaling.

Er wordt nog voorgesteld de bestuurder te verplichten de sleutels van zijn voertuig aan de beampten af te geven.

De Minister antwoordt dat zulks geen doeltreffende maatregel is, daar de bestuurder één of meer gelijkaardige sleutels kan bezitten. Het voorgestelde systeem biedt meer zekerheid.

Art. 10.

De huidige tekst laat aan de beampten het recht om te oordelen of een bloedmonster moet worden genomen. Het ontwerp maakt het nemen van het bloedmonster verplicht. De Minister bevestigt zulks.

**

De artikelen 1 tot 8 en 10 worden eenparig aangenomen.

Het amendement op artikel 9 krijgt één ja-stem en het artikel wordt aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Het gehele ontwerp wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Dit verslag werd goedgekeurd.

De Verslaggever,

M. BODE.

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK.

S'agit-il d'une retenue sur place ou d'une mise en lieu sûr? Ceci peut engager des responsabilités de l'autorité qui retient et créer des problèmes d'assurance.

Dans le cas de retenue d'un camion dont la marchandise ne serait pas scellée, qui sera tenu à la garde? Qui devra garder la monture retenue?

Le Ministre s'en réfère à la jurisprudence existante: pour n'importe quelle cause, lors de l'immobilisation, les dispositions nécessaires doivent être prises, en « bon père de famille », pour éviter des dégâts sous peine de dommages-intérêts.

Par exemple, si dans les environs il y a des écuries ou un parking, la monture ou la voiture y sera conduite éventuellement pour libérer la chaussée ou pour assurer la sauvegarde des marchandises. En ce cas, les frais, risques et périls incombent au conducteur, et en cas de litige, le juge appréciera en dernier ressort.

Le libellé actuel de l'article 61 de la loi prévoit que le conducteur restera sous la surveillance de la police ou de la gendarmerie à moins qu'il ne consente à immobiliser son véhicule ou sa monture.

Selon le membre, ce texte offre plus de garantie que celui du projet. C'est pourquoi, il propose par voie d'amendement (*Doc.* n° 478/2) de le rétablir en complément du texte du projet. Le Ministre fait remarquer que cette disposition n'était pas toujours facile à appliquer. Ainsi, dans une commune ne comptant qu'un garde-champêtre, il était malaisé pour ce dernier de surveiller chez lui un conducteur pendant plusieurs heures.

Il a été préférable de prévoir l'interdiction de conduire par le retrait du permis de conduire: de lourdes sanctions en cas de conduite sans permis garantissent le respect de cette disposition.

Il a encore été proposé d'obliger le conducteur de remettre aux agents les clés de son véhicule.

Le Ministre répond que la remise des clés de la voiture ne constitue pas une mesure efficace, le conducteur pouvant en posséder des doubles. Le système tel qu'il est prévu donne de meilleures garanties.

Art. 10.

Le texte actuel laisse aux agents l'appréciation d'imposer le prélèvement sanguin, alors que celui du projet rend ce prélèvement obligatoire. Le Ministre confirme.

**

Les articles 1 à 8 et 10 ont été adoptés à l'unanimité.

L'amendement à l'article 9 a recueilli une voix tandis que l'article était adopté par 10 voix et 2 abstentions.

L'ensemble du projet a été adopté par 11 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé.

Le Rapporteur,

M. BODE.

Le Président,

J. VAN ELEWYCK.