

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976.

24 JUIN 1976.

PROJET DE LOI
modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968.

RAPPORT

FAIT

ALL NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES et,
PAR M. COVCKE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent rapport n'a d'autre raison d'être que de reprendre les arguments qui ont poussé le Ministre à demander le rejet des amendements déposés par M. De Vlies aux articles 13, 17 et 27 (Doc. n° 921/2).

1. Le premier et le dernier concernent le taux d'alcool dans le sang, qui donne lieu à sanction pénale. L'auteur propose de relever le taux de 0,8 gramme par litre à 1 gramme.

Le Ministre s'en étonne. Il y a exactement un an que, conscient de la nécessité de renforcer la lutte contre l'ivresse au volant, le Parlement a unanimement adopté la modification de la loi instaurant le taux de 0,8 gramme par litre, les modalités de dépistage et de contrôle étant revues par la même occasion.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Van Elewuyck.

A. — Membres: MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pieter, Van Herreweghe. — Hugo Adriaenssens, Baudson, Féris, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewuyck. — Cannillon, Evers, Hubaux, Vreven, — Fiévez, Ourers. — Goernans, Luc Vansreenkise.

B. — Suppléants: MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — Bob Cools, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — Bonnel, Kiehl, — Duoieu-sart. — Matthijssens.

Voir:

921 (1975-1976):

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

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976.

24 JUNI 1976.

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE en,
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER COVCKE.

DAMES EN HEREN,

In dit verslag beperken wij ons ertoe de argumenten over te nemen die de Minister ertoe hebben aangezet de verwerping te vragen van de door de heer De Vlies op de artikelen 13, 17 en 27 ingediende amendementen (Stuk n° 921/2).

1. Het eerste en het laatste hebben betrekking op het strafbaar alcoholgehalte. De auteur stelt voor het van 0,8 op 1 g per liter te brengen.

De Minister is daarover verwonderd. Precies een jaar geleden heeft het Parlement, bewust van de noodzakelijkheid om de strijd tegen de dronkenschap achter het stuur te verscherpen, eenparig de wijziging van de wet goedgekeurd waarbij het gehalte 0,8 g werd ingevoerd en de opsporings- en controlemaatregelen werden verscherpt.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Van Elewuyck.

A. — Leden: de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pieter, Van Herreweghe. — Hugo Adriaenssens, Baudson, Féris, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewuyck. — Cannillon, Evers, Hubaux, Vreven. — Fiévez, Ourers. — Gocmans, Luc Vansteenkise.

B. — Plaatsvervangers: de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — Bob Cools, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — Bonnel, Kickx. — Duoieu-sart. — Matthijssens.

Zie:

921 (1975-1976):

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

Il se réfère aux précisions qu'il a données en juin 1975 et notamment aux recommandations expresses de la Conférence européenne des Ministres des Transports et du Conseil de l'Europe, recommandations fondées sur divers travaux scientifiques effectués sur le plan international.

Comment se présente la situation actuellement en Europe?

Dans deux pays, la Bulgarie et la Hongrie, la boisson est en pratique totalement interdite au conducteur; dans 8 pays, le taux est de 0,5 pour mille: la République Démocratique allemande, la Finlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, la Yougoslavie, la Suède, la Tchécoslovaquie; au Danemark, les poursuites peuvent être intentées à partir de 0,6 ‰. Dans 8 pays, le taux est de 0,8: République Fédérale allemande, Grèce, Grande-Bretagne, Autriche, Espagne, Suisse, France, Luxembourg (dans ces deux pays, les peines sont renforcées à 1,2 pour mille).

Enfin, l'Irlande a 1,2 pour mille et le Portugal n'a pas de définition légale.

Ce n'est donc pas sans raison sérieuse que notre pays a adopté le taux de 0,8 gr par litre.

Peut-on soutenir que la différence de 0,8 gr à 1 gr est minime et qu'elle permettrait de passer à 1 gr sans inconvénients?

Le Ministre ne le croit pas: le risque d'accident mortel augmente dans une proportion très rapide. C'est ainsi que des études statistiques comparées, effectuées en Amérique, ont pu établir que le risque est de 4,42 pour une alcoolémie de 0,8 gr par litre, et de 6,40 pour une alcoolémie de 1 gr par litre c'est-à-dire une augmentation de risque de près de 50 %.

Actuellement tout est mis en œuvre pour consolider les résultats très encourageants obtenus dans l'amélioration de la sécurité routière.

Les statistiques des victimes des accidents pour le 1^{er} trimestre de 1974 et de 1975 montrent une diminution de 15,7 % pour l'ensemble du réseau routier et de 24,4 % sur les autoroutes.

Certes, cette amélioration indiscutable résulte de l'ensemble des mesures instaurées, mais le renforcement de la lutte contre l'ivresse y a contribué dans une large part. Les témoignages des autorités médicales qui traitent les victimes d'accidents sont révélateurs à cet égard.

2. L'amendement à l'article 17 vise à ne pas reporter, sous certaines conditions, les mentions relatives aux déchéances du droit de conduire, sur les documents à délivrer ultérieurement.

La comparaison avec le droit commun, faite par l'auteur de l'amendement, n'est pas pertinente: il s'agit d'une mesure de sécurité qui doit avoir pour effet d'exhorter continuellement les délinquants routiers à la prudence.

Il ne s'agit jamais d'un délit bénin: la loi limite la déchéance aux infractions graves. C'est ainsi qu'en plus des 13 infractions ainsi qualifiées, peuvent entraîner la déchéance: les infractions relatives au permis de conduire, la récidive de 3 condamnations dans l'année, la conduite en état d'intoxication ou l'ivresse, le délit de fuite, l'homicide ou les blessures.

Les auteurs de l'amendement viseraient surtout les mentions apposées sur la carte d'identité, document qui, effectivement, doit être exhibé dans diverses circonstances de la vie du citoyen.

Hij verwijst naar de bijzonderheden die hij in juni 1975 naar voren heeft gebracht en meer bepaald de uitdrukkelijke aanbevelingen van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer en van de Raad van Europa. Deze aanbevelingen zijn gegrond op verschillende wetenschappelijke internationale studies.

Hoe ziet de toestand er momenteel in Europa uit?

In twee landen, Bulgarije en Hongarije, is het drinken van alcoholische dranken totaal verboden voor bestuurders; in acht landen is het maximum toegelaten gehalte vastgesteld op 0,5 promille: de D.D.R., Finland, Nederland, Noorwegen, Polen, Joegoslavië, Zweden en Tsjechoslovakije; in Denemarken kunnen vervolgingen ingesteld worden vanaf 0,6 ‰. In acht landen is het gehalte gelijk aan 0,8: de Bondsrepubliek Duitsland, Griekenland, het Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk, Spanje, Zwitserland, Frankrijk en Luxemburg (in de laatste twee landen is er een verhoging van de boete met 1,2 ‰).

Tenslotte heeft Ierland 1,2 promille en zijn er in Portugal geen wettelijke bepalingen.

Het is dus niet zonder ernstige reden dat ons land het gehalte van 0,8 g/l heeft aangenomen.

Kan nu worden beweerd dat het verschil tussen 0,8 g en 1 g gering is, zodat het gehalte zonder nadelige gevolgen op 1 g/l kan gebracht worden?

De Minister meent van niet; de kans op een dodelijk ongeval stijgt immers in een zeer snelle verhouding. Dat blijkt o.m. uit vergelijkende statistische studies die in Amerika zijn gemaakt, en die aantonen dat de kans bij 0,8 g/l gelijk is aan 4,42 tegenover 6,40 bij een gehalte van 1 g/l, d.i. een vergroting van het risico met bijna 50 %.

Thans wordt alles in het werk gesteld om de reeds zeer bemoedigende resultaten bij het streven naar een verhouding van de wegveiligheid nog te verbeteren.

De statistieken van de slachtoffers van de verkeersongevallen tijdens het 2^e kwartaal 1974 en 1975 geven een vermindering met 15,7 % te zien voor het hele wegennet en met 14,4 % voor de autowegen.

Het is duidelijk dat die aanzienlijke verbetering voortspuit uit de gezamenlijke getroffen maatregelen, maar de verscherping van de strijd tegen het rijden onder invloed heeft in een grote mate bijgedragen tot het bereikte resultaat. Dit getuigenissen van de mensen die de verkeersslachtoffers behandelen, zijn op dit punt revelerend.

2. Het amendement op artikel 17 beoogt het weglaten, onder bepaalde voorwaarden, van de vermelding inzake de vervallenverklaring van het recht om een voertuig te besturen op de lere af te geven documenten.

De vergelijking met het gemeene recht die door de auteur van het amendement wordt gemaakt, doet niets ter zake: het is essentieel een veiligheidsmaatregel die tot gevolg moet hebben overtreders voortdurend tot grote omzichtigheid aan te manen.

Het gaat evenmin over minieme overtredingen: de wet beperkt de bedoelde vervallenverklaring tot de zware overtredingen. Buiten de z.g. zware verkeersovertredingen kunnen de volgende inbreuken aanleiding geven tot vervallenverklaring: overtredingen in verband met het rijbewijs, herhaling van drie veroordelingen in één jaar tijds, het besturen van een voertuig nadat vervallenverklaring is uitgesproken, het besturen zonder verzekering, intoxicatie en dronkenschap tijdens het besturen van een voertuig, vluchtmisdrijf, roebrenge van onvrijwillige slagen en verwondingen.

De auteurs van het amendement zouden vooral de vermeldingen op het oog hebben die op de identiteitskaart aangebracht worden; dat document dient immers bij alle gelegenheden voorgesteld te worden.

Il n'est donc pas inutile de préciser que les mentions en cause ne sont portées sur la carte d'identité que lorsque le conducteur ne possède pas de permis de conduire. C'est le cas notamment pour les conducteurs de cyclomoteurs, de véhicules lents, de tracteurs agricoles. Ceci ne représente qu'une proportion peu importante par rapport à l'ensemble des conducteurs de véhicules automobiles. La portée de l'amendement en est ainsi sensiblement réduite.

Même dans ce cas, l'amendement ne paraît nullement fondé.

En effet, si aucune mention ne figure sur la carte d'identité ou si elle est radiée après un certain temps, les conducteurs précités pourraient impunément conduire pendant la période de déchéance. Ils pourraient même obtenir un permis de conduire en dépit de la déchéance, car la tenue du fichier provisoire imposée aux communes laisse à désirer dans bien des cas, pour ces catégories particulières.

Il est évident que lorsque ces conducteurs sont réintégrés dans le droit de conduire, ils peuvent obtenir régulièrement un permis de conduire et dans ce cas, ils peuvent demander une nouvelle carte d'identité qui ne portera aucune mention concernant la déchéance encourue.

En ce qui concerne les mentions apposées sur le permis de conduire, le cas est différent de la carte d'identité puisque le permis de conduire est exclusivement présenté aux services de contrôle de la circulation routière.

Supprimer les mentions apposées sur le permis de conduire rendrait impossible pour contrôle efficace.

C'est ainsi que le conducteur déchu pour toutes les catégories de véhicules, est souvent réintégré pour une ou deux catégories de véhicules. Si après 3 ou 5 ans, la mention ne devait plus être portée sur le permis, le conducteur pourrait impunément obtenir un duplicata du permis de conduire n'importe quel véhicule.

••

Le rejet des trois amendements, l'adoption des articles et de l'ensemble du projet ont eu lieu à l'unanimité, sans autres commentaires.

Le Rapporteur,
M. COUCKE.

Le Président,
J. VAN EIEWYCK.

Derhalve moet worden gepreciseerd dat de bedoelde vermeldingen slechts op de identiteitskaart aangebracht worden wanneer de bestuurder geen rijbewijs bezit. Dat is het geval voor bromfietzers, bestuurders van trage voertuigen, van landbouwvoertuigen enz. Die categorieën maken slechts een relatief klein gedeelte uit ten opzichte van de gezamenlijke bestuurders van aurovoertuigen. De draagwijdte van het amendement wordt aldus aanzienlijk beperkt.

Zelfs in dit geval lijkt het amendement ongegrond.

Immers, als geen enkele vermelding op de identiteitskaart aangebracht wordt of als ze na een bepaalde tijd verwijderd wordt, zouden de bovenvermelde bestuurders ongestraft, gedurende de periode van de vervallenverklaring een voertuig kunnen besturen. Ze zouden een nieuw rijbewijs kunnen bekomen, niettegenstaande dat verval, omdat het bijhouden van voorlopige steekkaarten in de gemeente dikwijls veel te wensen overlaat.

Het is daarenboven duidelijk dat de bestuurders die opnieuw mogen rijden, een nieuw rijbewijs kunnen krijgen; in dat geval kunnen zij ook een nieuwe identiteitskaart aanvragen waarop geen enkele vermelding van verval meer voorkomt.

Het geval van de vermeldingen op het rijbewijs is wel verschillend van die welke op de identiteitskaart worden aangebracht omdat het rijbewijs uitsluitend wordt overgelegd aan de politieke diensten die met de verkeerscontrole belast zijn.

Het afschaffen van de vermeldingen op het rijbewijs zou elke grondige controle onmogelijk maken.

Her gebeurt vaak dat de bestuurder die vervallen verklaard is voor alle categorieën voertuigen, slechts in één of twee categorieën wederopgenomen wordt m.b.t. zijn recht om een voertuig te besturen. Indien, na 3 of 5 jaar, de vermelding niet meer op het rijbewijs aangebracht zou dienen te worden, zou de bestuurder ongestraft een duplicaat van zijn rijbewijs kunnen krijgen, dat geldig zou zijn voor gelijk welke categorie.

*
**

De drie amendementen worden eenparig verworpen; de artikelen en het hele ontwerp worden zonder verdere commentaar eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
M. COUCKE.

De Voorzuer,
J. VAN EIEWYCK.