

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 februari 2018

**WETSONTWERP**

**ter verbetering van de verkeersveiligheid**

**Wetsvoorstel tot wijziging van de op  
16 maart 1968 gecoördineerde wet  
betreffende de politie over het wegverkeer,  
wat de inbreuken tegen de  
rijbewijswetgeving betreft**

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wet  
van 21 november 1989 betreffende  
de verplichte aansprakelijkheidsverzekering  
inzake motorrijtuigen wat de  
straffen betreft**

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wet  
betreffende de politie over het wegverkeer,  
gecoördineerd op 16 maart 1968,  
wat de termijnen voor verjaring van  
verkeersmisdrijven betreft**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER  
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Veli Yüksel**

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE  
STUK**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

1<sup>er</sup> février 2018

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'amélioration de la sécurité routière**

**Proposition de loi modifiant la loi relative  
à la police de la circulation routière,  
coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui  
concerne les infractions à la législation  
sur le permis de conduire**

**Proposition de loi modifiant, en ce  
qui concerne les peines, la loi du  
21 novembre 1989 relative à l'assurance  
obligatoire de la responsabilité en matière de  
véhicules automoteurs**

**Proposition de loi modifiant, en ce qui  
concerne les délais de prescription des  
infractions de roulage, la loi relative à la  
police de la circulation routière, coordonnée  
le 16 mars 1968**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
M. **Veli Yüksel**

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ  
PRÉCÉDEMMENT**

7876

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/  
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,  
Wouter Raskin  
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux  
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret  
  
CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel  
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen  
sp.a David Geerts  
Ecolo-Groen Marcel Cheron  
cdH Isabelle Poncelet

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,  
Bert Wollants  
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael  
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie  
Thoron  
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer  
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput  
Annick Lambrecht, Alain Top  
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre  
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

**C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:**

VB Jan Penris

|              |   |                                                                         |
|--------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| N-VA         | : | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                 |
| PS           | : | Parti Socialiste                                                        |
| MR           | : | Mouvement Réformateur                                                   |
| CD&V         | : | Christen-Democratisch en Vlaams                                         |
| Open Vld     | : | Open Vlaamse liberalen en democraten                                    |
| sp.a         | : | socialistische partij anders                                            |
| Ecolo-Groen  | : | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| cdH          | : | centre démocrate Humaniste                                              |
| VB           | : | Vlaams Belang                                                           |
| PTB-GOI      | : | Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture                       |
| DéFI         | : | Démocrate Fédéraliste Indépendant                                       |
| PP           | : | Parti Populaire                                                         |
| Vuye&Wouters | : | Vuye&Wouters                                                            |

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties:*

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54<sup>e</sup> zittingsperiode +  
basisnummer en volgnummer  
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden  
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag  
CRABV: Beknopt Verslag  
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag  
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken  
(met de bijlagen)  
  
PLEN: Plenum  
COM: Commissievergadering  
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

*Abréviations dans la numérotation des publications:*

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54<sup>e</sup> législature, suivi  
du n° de base et du n° consécutif  
QRVA: Questions et Réponses écrites  
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral  
CRABV: Compte Rendu Analytique  
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le  
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu  
analytique traduit des interventions (avec les an-  
nexes)  
  
PLEN: Séance plénière  
COM: Réunion de commission  
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations  
(papier beige)

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

Bestellingen:  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel.: 02/ 549 81 60  
Fax: 02/549 82 74  
www.dekamer.be  
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

Commandes:  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél.: 02/ 549 81 60  
Fax: 02/549 82 74  
www.lachambre.be  
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

| INHOUD                                                            | Blz. |
|-------------------------------------------------------------------|------|
| I. Inleidende uiteenzettingen .....                               | 4    |
| II. Algemene bespreking.....                                      | 13   |
| 1. Vragen en opmerkingen van de leden.....                        | 13   |
| 2. Antwoorden van de ministers van Justitie en<br>Mobiliteit..... | 15   |
| 3. Replieken .....                                                | 18   |
| 4. Bijkomende antwoorden van de minister van<br>Mobiliteit.....   | 18   |
| III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen .....               | 19   |
| Bijlage: PowerPointpresentatie van de ministers.....              | 25   |

| SOMMAIRE                                                          | Pages |
|-------------------------------------------------------------------|-------|
| I. Exposés introductifs .....                                     | 4     |
| II. Discussion générale.....                                      | 13    |
| 1. Questions et observations des membres.....                     | 13    |
| 2. Réponses des ministres de la Justice et de la<br>Mobilité..... | 15    |
| 3. Répliques.....                                                 | 18    |
| 4. Réponses complémentaires du ministre de la<br>Mobilité.....    | 18    |
| III. Discussion des articles et votes .....                       | 19    |
| Annexe: présentation PowerPoint des ministres .....               | 25    |

---

*Zie:*

**Doc 54 2868/ (2017/2018):**

001: Wetsontwerp.  
002: Amendementen.

**Doc 54 0284/ (B.Z. 2014):**

001: Wetsvoorstel van de heer Van den Bergh c.s.

**Doc 54 0727/ (2014/2015):**

001: Wetsvoorstel van de heer Van den Bergh c.s.

**Doc 54 1927/ (2015/2016):**

001: Wetsvoorstel van de heren Van Hecke en Cheron c.s.

---

*Voir:*

**Doc 54 2868/ (2017/2018):**

001: Projet de loi.  
002: Amendements.

**Doc 54 0284/ (S.E. 2014):**

001: Proposition de loi de M. Van den Bergh et consorts.

**Doc 54 0727/ (2014/2015):**

001: Proposition de loi de M. Van den Bergh et consorts.

**Doc 54 1927/ (2015/2016):**

001: Proposition de loi de MM. Van Hecke et Cheron et consorts.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 17 en 24 januari.

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

### A. Inleiding door de heer Koens Geens, minister van Justitie

Verkeersveiligheid is een brandend actueel thema. Bijna dagelijks vernemen we dat er doden of gewonden zijn gevallen in het wegverkeer, dat een bestuurder na een ongeval vluchtmisdrijf pleegde of dat hij reed onder invloed van alcohol of drugs of niet in het bezit was van een geldig rijbewijs. Met dit wetsontwerp wil de regering dan ook inzetten op een aantal maatregelen.

#### 1. Zwaardere straffen voor de zwaarste verkeersmisdrijven

Een ongeval met vluchtmisdrijf heeft een dubbele component in de strafbare gedraging. Het gaat niet alleen om het overtreden van de strafbare norm zelf – het ongeval – maar gaat ook gepaard met het bijzonder opzet van het zich onttrekken aan de dienstige vaststellingen en van het erkennen en aanvaarden van schuld. De overtreder is niet bereid om het leed te herstellen, noch aan het slachtoffer, noch aan de maatschappij. Vooral het slachtoffer is dus tweemaal de dupe. De bestraffing moet dan ook ernstiger worden.

De straffen voor vluchtmisdrijf bij een ongeval met gewonden en voor vluchtmisdrijf bij een ongeval met dodelijke afloop worden fors verzwwaard. Voor een ongeval met gewonden wordt de maximumgevangenisstraf opgetrokken van twee jaar naar drie jaar; voor een ongeval met doden bedraagt de maximale gevangenisstraf vier jaar.

Bovendien worden ook de straffen verzwwaard voor het rijden zonder geldig rijbewijs en voor het rijden met ingetrokken rijbewijs. In het eerste geval kan naast een geldboete ook een gevangenisstraf worden opgelegd; voor het tweede geval wordt de gevangenisstraf van maximum één jaar opgetrokken naar maximum twee jaar.

#### 2. Strengere bestraffing voor recidivisten en een coherente toepassing van de regels omtrent herhaling

Bij verkeersmisdrijven, in het bijzonder rijden onder invloed van alcohol of drugs, rijden tijdens een verval

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 17 et 24 janvier 2018.

## I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DU PROJET DE LOI ET DES PROPOSITIONS DE LOI JOINTES

### A. Exposé introductif de M. Koen Geens, ministre de la Justice

La sécurité routière est un thème d'actualité brûlant. Nous entendons parler presque quotidiennement de tués ou de blessés sur les routes, d'un conducteur qui a commis un délit de fuite à la suite d'un accident, qui conduisait sous l'influence de l'alcool ou de drogues, ou qui n'était pas en possession d'un permis de conduire valable.

#### 1. Des peines alourdies pour les infractions de roulage les plus graves

Tout accident suivi d'un délit de fuite constitue un double comportement répréhensible. Il ne s'agit pas seulement d'une infraction à une norme dont le non-respect est punissable – d'un accident – mais aussi du dol spécial que constitue le fait de se soustraire aux constatations utiles et de refuser de reconnaître et d'accepter sa culpabilité. Le contrevenant n'est pas disposé à réparer les dommages causés, ni à l'égard de la victime, ni à l'égard de la société. C'est donc essentiellement la victime qui est lésée deux fois. Aussi la punition doit-elle être plus sévère.

Les peines encourues pour un délit de fuite en présence de blessés et pour un délit de fuite avec une issue mortelle ont été significativement alourdies. Pour un accident impliquant des blessés, la peine de prison maximale passe de deux à trois ans et pour un accident mortel, la peine de prison maximale est de quatre ans.

En outre, les peines encourues pour la conduite sans permis de conduire valable et la conduite lors d'un retrait de permis sont également alourdies. Pour le premier cas, outre une amende, la possibilité d'une peine de prison a été introduite. Pour le second cas, la peine de prison de maximum un an a été étendue à deux ans maximum.

#### 2. Durcissement des sanctions pour les récidivistes et application cohérente des règles relatives à la récidive

Les auteurs de certaines infractions de roulage comme, en particulier, la conduite sous l'influence

van het recht tot sturen, rijden zonder rijbewijs en rijden zonder verzekering, heeft men vaak te maken met hardleerse bestuurders.

Door het invoeren van de bijzondere herhaling en door toepassingsregels inzake herhaling coherenter te maken, krijgt de rechter de mogelijkheid om adequater op te treden tegen zware verkeersdelinquenten.

Bij onverzekerd rijden in staat van herhaling wordt de minimumduur van het rijverbod verplicht opgetrokken en moet de overtreder herstelproeven afleggen (theoretisch en praktisch).

### 3. Verruiming van de verjaringstermijn

De verjaringstermijn wordt verruimd op verzoek van de politieparketten en van de politierechters. Om het gerecht efficiënter te maken, de rechten van de slachtoffers te beschermen en proceduremisbruik te voorkomen, wordt de verjaringstermijn voor de meeste verkeersovertredingen opgetrokken van één jaar naar twee jaar. Voor de zwaarste verkeersovertredingen waarvoor de verjaringstermijn al drie jaar bedroeg, wordt die termijn gehandhaafd.

Vervolgens gaat de minister van Mobiliteit uitgebreid in op de in uitzicht gestelde maatregelen.

### B. Inleiding door de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vandaag staan we voor een keerpunt inzake verkeersveiligheid.

Het aan het Parlement voorgelegde wetsontwerp is een krachtig antwoord van de regering op het vraagstuk van de verkeersveiligheid, inzonderheid bedoeld om op te treden tegen ernstige feiten, zoals het rijden zonder geldig rijbewijs, het onverzekerd rijden, vluchtmisdrijf, recidive, of nog het rijden onder invloed van een grote hoeveelheid alcohol.

Dit wetsontwerp is ambitieus opgevat, aangezien het echt beoogt de meest onverantwoorde gedragingen in het verkeer te ontmoedigen.

Hierna volgen de belangrijkste maatregelen die vervat zijn in dit wetsontwerp, waarbij aan drie bestaande wetten wijzigingen worden aangebracht. Naast deze presentatie is er de memorie van toelichting, waaraan

de l'alcool ou de stupéfiants, la conduite durant la déchéance du droit de conduire, la conduite sans permis de conduire et la conduite sans assurance, sont souvent des conducteurs qui ne veulent rien entendre.

En instaurant une récidive spéciale et en améliorant la cohérence des modalités d'application en matière de récidive, on donne au juge la possibilité d'agir de façon plus adéquate contre les grands délinquants routiers.

Pour la conduite sans assurance, la durée minimale de l'interdiction de conduire sera obligatoirement majorée en cas de récidive, et l'auteur de cette infraction devra présenter des examens de réintégration (épreuves théoriques et pratiques).

### 3. Extension du délai de prescription

L'extension du délai de prescription est une demande qui date de la part des parquets de police et des juges de police. En vue de mettre en place une justice plus efficace, de protéger les droits des victimes et d'éviter les abus de procédure, le délai de prescription est passé de un à deux ans pour la plupart des infractions de roulage. Quant aux infractions de roulage les plus graves faisant déjà l'objet d'un délai de prescription de trois ans, ce délai est maintenu.

Le ministre de la Mobilité exposera par la suite les mesures projetées en détail.

### B. Exposé introductif de M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

Aujourd'hui est un jour important pour la sécurité routière.

Le projet de loi qui vous est soumis est une réponse énergique du gouvernement à la problématique de la sécurité routière et plus particulièrement pour lutter contre des faits graves tels que la conduite sans permis de conduire valable, la conduite sans assurance, les délits de fuite, la récidive ou encore la conduite alors que le conducteur a consommé une grande quantité d'alcool avant de reprendre le volant.

Ce projet de loi est ambitieux car il vise véritablement à décourager les comportements les plus irresponsables sur nos routes.

Voici les principales mesures du projet de loi à l'examen, qui modifient trois lois existantes. Outre cette présentation, il est renvoyé à l'exposé des motifs, dont la rédaction a été particulièrement soignée afin

een bijzondere zorg werd besteed zodat het voor de parketten en de rechters makkelijker moet worden om de maatregelen toe te passen.

Met betrekking tot de wet op het gebruik der talen in gerechtszaken wil de minister een einde maken aan een mogelijkheid die momenteel door sommige advocaten wordt benut om bepaalde feiten te laten verjaren, met name door zaken te verwijzen naar een rechtbank van de andere taalrol. Wanneer een dergelijk verzoek wordt ingediend, zal de verjaring van de strafvordering derhalve voortaan worden geschorst tot de eerste dag waarop de nieuwe rechtbank het dossier in behandeling neemt. Om de efficiëntie van het gerecht niet al te zeer in het gedrang te brengen, wordt evenwel bepaald dat die schorsing niet meer dan één jaar mag bedragen.

Het Strafwetboek zal de rechters een bijkomende mogelijkheid bieden om kwaadwillige belemmering van het verkeer te bestraffen: naast de bestaande gevangenisstraf en geldboete zal de rechter tevens een verval van het recht tot sturen kunnen opleggen van acht dagen tot vijf jaar, dan wel levenslang, afhankelijk van de ernst van deze feiten.

In de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wordt ten slotte het grootste aantal wijzigingen aangebracht.

De verschillende in voormelde wet van 1968 aangebrachte wijzigingen kunnen, op enkele kleine formele wijzigingen ter verbetering van de tekst na, worden geresumeerd tot de volgende drie belangrijke maatregelen:

1. de strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol, door het plaatsen van een alcoholslot op te leggen aan bestuurders met een zeer hoge alcoholconcentratie van 1,8 promille in het bloed, dan wel in geval van recidive;

2. De strijd tegen de wegpiraten: het betreft maatregelen om strenger op te treden tegen bestuurders die rijden zonder rijbewijs, die rijden terwijl ze al vervallen zijn verklaard van het recht tot sturen of die onverzekerd rijden, omdat die gedragingen nauw verband houden met de redenen die bepaalde individuen ertoe aanzetten vluchtmisdrijf te plegen. Wat meer bepaald het vluchtmisdrijf betreft, werd een gradatie ingesteld, naargelang er sprake is van een ongeval met stoffelijke schade, een ongeval met gewonden of een ongeval waarbij een dodelijk slachtoffer is gevallen.

3. Op verzoek van de politie, die thans bepaalde verificaties nog manueel verricht, werd het begrip aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat ingevoerd. Wanneer het misdrijf wordt betwist en diegene die het betwist verzuimt de identiteit van de bestuurder op het

de permettre aux parquets et aux juges d'appliquer les mesures plus facilement.

Dans la loi sur l'utilisation des langues, le ministre de la Justice a souhaité mettre fin à une possibilité utilisée par certains avocats pour arriver à faire prescrire certains faits grâce à une surutilisation de procédures. C'est pourquoi, dorénavant, quand une demande de renvoi d'un dossier vers un autre rôle linguistique a été faite, la prescription de l'action publique est suspendue jusqu'au premier jour où le nouveau tribunal reprend le dossier. Cependant, pour encourager une certaine efficacité de la Justice, cette suspension ne pourra pas excéder un an.

Dans le Code pénal, une possibilité supplémentaire est offerte aux juges en cas d'entrave méchante à la circulation. A côté de la peine de prison et de l'amende existant actuellement, le juge pourra également avoir recours à la déchéance du droit de conduire pour une période allant de 8 jours à 5 ans ou à vie en fonction de la gravité des faits.

Enfin, c'est dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière que le plus de modifications ont été apportées.

Les différentes modifications effectuées dans la loi de 1968 peuvent être résumées, au-delà des petites modifications de formes visant à améliorer le texte, en 3 mesures principales:

1. lutter contre l'alcool au volant par l'introduction de l'éthylomètre antidémarrage pour les personnes ayant un taux d'alcool très haut de l'ordre de 1,8g/l de sang ou en cas de récidive

2. lutter contre les pirates de la route: il s'agit des mesures visant à être plus sévères avec ceux roulant sans permis, roulant alors qu'ils ont déjà été déchus ou roulant sans assurance car ces comportements sont intimement liés aux raisons qui poussent certains individus à commettre des délits de fuite. Plus précisément sur les délits de fuite une gradation de la faute a été établie en cas d'accidents matériel, avec blessés ou ayant entraîné la mort d'une victime;

3. troisième mesure (à la demande de la police qui effectue aujourd'hui certaines vérifications encore manuellement): la notion de responsabilité du titulaire de la plaque a été introduite. Dorénavant, si l'infraction est contestée et que celui qui conteste ne désigne pas



ogenblik van het misdrijf op onweerlegbare wijze aan te geven, kan de betrokkene voortaan worden gestraft wegens het niet-meedelen van die identiteit. Deze mededelingsplicht zal gelden voor zowel natuurlijke personen als rechtspersonen. Bedoeling is in de toekomst te voorkomen dat dossiers worden geseponeerd omdat de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de feiten niet kon worden achterhaald.

*Eerste maatregel: strijd tegen rijden onder invloed*

De doelstelling van de maatregel is duidelijk: voor alle bestuurders die worden gecontroleerd met een hoge alcoholconcentratie zal het alcoholslot als regel gelden. Deze maatregel richt zich echter niet op alcoholisten, die zich beter laten behandelen voor hun verslaving via een specifieke begeleiding tijdens welke ze een rijverbod opgelegd krijgen.

Voortaan zullen er drie situaties zijn waarbij een alcoholslot wordt opgelegd, terwijl er nu maar één is.

Wat nu al bestaat, en zal blijven bestaan, is de mogelijkheid voor de rechter – maar dus niet de verplichting – om een alcoholslot op te leggen bij dronkenschap vanaf 0,8 promille en bij recidive met lagere promillages. Nochtans moet worden geconstateerd dat, ondanks het feit dat het alcoholslot de absolute garantie biedt dat de persoon achter het stuur geen alcohol heeft gedronken, de rechters sinds 2010 amper een vijftigtal keer gebruik gemaakt hebben van de geboden mogelijkheid.

Daarom werden twee nieuwe situaties bedacht waarbij de rechter verplicht een alcoholslot moet opleggen:

— bij vaststelling van een alcoholconcentratie van meer dan 1,8 g/liter bloed

— en in geval van recidive binnen een periode van drie jaar; tweemaal gecontroleerd worden met een hogere concentratie dan 1,2 g/l. In dat laatste geval past de rechter bovendien de principes inzake recidive toe die zijn vermeld in artikel 38, § 6, namelijk het verval van het recht tot sturen voor minstens 3 tot 9 maanden, en de verplichting om vier herstelexamens af te leggen (theoretisch, praktisch, psychologisch en medisch).

Hoewel het duidelijk is dat streng moet worden opgetreden tegen dronken rijden, houdt het regeringsbeleid rekening met bepaalde reële situaties. Als de overtreder bijvoorbeeld weigert het alcoholslot te installeren, kan hij beslissen om de auto niet te gebruiken tijdens de periode dat hij met een alcoholslot zou moeten rijden.

l'identité du conducteur de manière incontestable au moment de l'infraction, l'on pourra être sanctionné pour ne pas avoir communiqué celle-ci. Ce devoir de communication sera valable pour les personnes physiques comme pour les personnes morales. Le but étant d'éviter à l'avenir le classement de dossiers sans suite faute d'avoir pu identifier le conducteur au moment des faits.

*Première mesure: lutter contre l'alcool au volant.*

L'objectif de la mesure est claire: pour tous les conducteurs contrôlés avec un taux d'alcool élevé l'éthylomètre antidémarrage sera la règle. Cependant, cette mesure ne vise pas les alcooliques pour qui il est préférable qu'ils se fassent soigner pour leur dépendance par un suivi spécifique durant lequel ils sont déchus du droit de conduire.

A l'avenir, pour l'imposition de l'éthylomètre antidémarrage, il y aura trois cas de figures au lieu de un seul actuellement.

Ce qui existe déjà, et qui continuera d'exister, c'est la possibilité offerte au juge – mais il ne s'agira donc pas d'une obligation – d'imposer un éthylotest antidémarrage pour les taux d'alcoolémie à partir de 0,8 pour mille et, en cas de récidive, pour les taux inférieurs. Force est néanmoins de constater que bien que l'éthylotest antidémarrage offre la garantie absolue que le conducteur n'a pas bu d'alcool, les juges n'ont appliqué cette possibilité qu'à une cinquantaine de reprises depuis 2010.

C'est pourquoi, deux nouveaux cas de figure où le juge devra obligatoirement imposer l'éthylomètre antidémarrage ont été imaginées:

— en cas de contrôle avec un taux d'alcool supérieur à 1,8g/l de sang

— et en cas de récidive dans les 3 ans; être contrôlé deux fois avec un taux supérieur à 1,2g/l. Dans ce dernier cas, en plus, le juge fait l'application des principes en matière de récidive repris à l'article 38 § 6, à savoir la déchéance du droit de conduire de minimum 3 à 9 mois et l'obligation de passer 4 examens de réintégration (théorique, pratique, psychologique et médical).

Néanmoins, s'il est clair qu'il faut être sévère pour la lutte contre l'alcool au volant, la politique du gouvernement tient compte de certaines réalités. Par exemple, si le contrevenant ne souhaite pas installer l'éthylomètre antidémarrage, il peut décider de ne pas conduire pendant la période où il est censé conduire avec l'éthylomètre antidémarrage.

Tevens kan de rechter beslissen om het alcoholslot om bepaalde redenen slechts te verplichten voor bepaalde voertuigcategorieën. Aldus kan hij voorkomen dat iemand, bijvoorbeeld een buschauffeur, zijn werk verliest om de eenvoudige reden dat de werkgever het werk onmogelijk zo kan organiseren dat de bestrafte werknemer gebruik kan maken van een voertuig mét alcoholslot. Dat geldt des te meer voor de buschauffeurs die rijden met een bus die deel uitmaakt van een *pool* van bussen.

Ten slotte kunnen de rechters nog steeds van de regel afwijken mits zij hun beslissing uitdrukkelijk met redenen omkleden.

De onderstaande cijfers maken duidelijk hoe zeer alcohol een “killer” op de weg is. Zo werden in 2015 ongeveer 10 000 mensen met een intoxicatie van meer dan 1,8 promille bekeurd. Nog een cijfer uit datzelfde jaar: in 43 % van de verkeersongevallen had de gecontroleerde bestuurder meer dan 1,8 promille alcohol in het bloed.

Men zou in de verleiding kunnen komen te stellen dat iedereen een tweede kans verdient. Dat gaat niet op, want onderzoeken tonen aan dat het risico op het veroorzaken van een zwaar ongeval bij een bestuurder die voor het eerst met een hoge alcoholconcentratie wordt betrapt, 20 tot 200 keer groter is dan bij een nuchtere bestuurder. Die maatregel vanaf 1,8 promille (wat neerkomt op ongeveer tien biertjes in minder dan 2 uur) beoogt dus zowel de zwaar dronken bestuurders als degenen die hen kruisen te beschermen tegen een ongeval.

Nog een feit: Nederlands onderzoek heeft aan het licht gebracht dat de mensen die bij een controle te diep in het glas bleken te hebben gekeken, voor een deel al recidivisten zijn. Het onderzoek toont aan dat het aantal recidivisten toeneemt naarmate de alcoholconcentratie waarop men wordt betrapt, hoger is. Mensen die worden betrapt met 1,8 promille, zijn in de helft van de gevallen al eerder betrapt geweest op dronken rijden.

Met deze maatregel wordt dus het vizier gericht op de mensen bij wie het risico dat ze een ongeval veroorzaken het grootst is, maar ook op de vele mensen die eerder al een ongeval hebben veroorzaakt.

Laatste informatie over de algemene principes in verband met het alcoholslot.

Het alcoholslot is een vrij dure zaak. De rechter behoudt evenwel de mogelijkheid om de geldboete te verminderen met de kosten van de installatie en het gebruik van een alcoholslot.

Le juge peut également décider d'imposer l'éthylomètre antidémarrage uniquement dans certaines catégories de véhicules pour certaines raisons. Par exemple, éviter qu'une personne (conducteur de bus par exemple) perde son emploi pour la simple raison qu'il est impossible pour un employeur d'organiser le travail pour que l'employé sanctionné conduise un véhicule équipé de l'éthylomètre antidémarrage. Cela pourrait être particulièrement le cas pour les conducteurs de bus qui conduisent un bus faisant partie d'un pool de bus.

Enfin, une possibilité est laissée aux juges de déroger au principe s'il motive expressément sa décision.

Ci-après, quelques chiffres qui démontrent l'importance de l'alcool comme “killer sur nos routes”. Par exemple, en 2015, environ 10 000 personnes ont été verbalisées avec plus de 1,8 g/l de sang. Autre chiffre 2015: dans 43 % des accidents de la route le conducteur contrôlé avait plus de 1,8 g/l.

Une tentation malsaine pourrait être de dire que tous devraient avoir le droit à une seconde chance mais cela irait à l'encontre des études qui démontrent que, dès la première infraction avec un taux élevé, l'on a entre 20 et 200 fois plus de chance qu'un conducteur sobre de commettre un accident grave. Cette mesure à partir de 1,8 g/l (ce qui équivaut à plus ou moins 10 bières en moins de 2 heures) vise donc à protéger les conducteurs qui croiseront la route de la personne très alcoolisée autant qu'elle même d'un accident.

Autre fait: on constate sur base d'une étude hollandaise que les personnes ayant été contrôlées avec un taux d'alcool sont dans une certaine proportion déjà des récidivistes. L'étude montre que plus vous êtes contrôlé avec un haut taux d'alcool, plus cette proportion est élevée. Pour une personne contrôlée avec 1,8g/l, dans 50 % des cas, ce n'est pas la première fois que cette personne conduit en ayant bu.

En prenant cette mesure, on vise donc les personnes qui ont le plus de risque de causer un accident mais également les personnes qui sont dans la plupart des cas déjà des récidivistes.

Dernières informations sur les principes généraux de l'éthylomètre antidémarrage:

L'éthylotest antidémarrage a un coût élevé. Le juge conserve cependant la possibilité de déduire les coûts de l'installation et de l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage du montant de l'amende.



Zoals al gezegd: de overtreder behoudt steeds de mogelijkheid om de installatie van het alcoholslot te weigeren, in dit geval gaat het om een verval tot sturen.

Wie ten slotte al werd veroordeeld tot het rijden met een voertuig met een alcoholslot, maar desondanks zonder een dergelijk slot de wagen neemt, riskeert een gevangenisstraf van 15 dagen tot 2 jaar en/of een geldboete. Dit komt bovenop een periode van vervallenverklaring die minstens overeenstemt met de periode waarin men met een alcoholslot had moeten rijden.

Ter informatie gaat de spreker in op de kostprijs van een alcoholslot. Om gedurende één jaar met een alcoholslot te kunnen rijden moet 3 400 euro worden neergeteld, in de veronderstelling dat de rechter toestaat dat deze kosten van de boete worden afgetrokken. Het is een hoog bedrag, maar niet veel hoger dan de boete, die momenteel tussen 1 200 en 12 000 euro bedraagt (en het dubbele in geval van recidive).

*Tweede soort maatregelen: de strijd tegen wegpiraten.*

Meestal gaat het om het uitbreiden van de bestaande maatregelen.

Artikel 30 werd uitgebreid met de mogelijkheid tot een gevangenisstraf (maximum 2 jaar) voor het rijden zonder geldig rijbewijs. In § 4 wordt ook verduidelijkt dat gekruiste recidive strafbaar is: zodra een overtreding bedoeld in § 1, § 2 of § 3 wordt gepleegd, nadat in de afgelopen drie jaar al een definitieve veroordeling met toepassing van een van deze bepalingen was uitgesproken, worden de straffen verdubbeld.

Het is niet de bedoeling het aantal gevangenen node-loos op te drijven; toch is in bepaalde gevallen gebleken dat een gevangenisstraf de enige manier is om een gevaarlijke chauffeur die ondanks talrijke veroordelingen blijft rijden, van de weg te houden.

Het verval van het recht tot sturen werd uitgebreid om tegemoet te komen aan het onbegrip van slachtoffers en hun families, die lijdzaam moeten toezien dat wie een ongeval heeft veroorzaakt doodgewoon opnieuw plaats neemt achter het stuur nadat hij of zij een boete heeft betaald. In dergelijke gevallen wordt voorzien in een vervallenverklaring van het recht tot sturen.

De vervallenverklaring valt niet meer onder de gerechtelijke procedure, maar kan in het kader van artikel 42 worden uitgesproken in geval van erkende geestelijke of lichamelijke ongeschiktheid, in geval van

Comme indiqué précédemment, le contrevenant conservera toujours la possibilité de refuser l'installation de l'éthylotest antidémarrage. Dans ce cas, il s'agit d'une déchéance du droit de conduire.

Enfin, si l'on conduit un véhicule alors qu'on a été condamné à rouler avec un véhicule équipé d'un éthylomètre antidémarrage, on risque une peine de prison de 15 jours à 2 ans et/ou une amende. En plus d'une période de déchéance au moins équivalente à la période où on aurait dû rouler avec un éthylomètre antidémarrage.

Pour information, voici le coût d'un éthylotest antidémarrage. Dès lors, il faut déboursier plus de 3400 euros pour pouvoir rouler avec un éthylotest antidémarrage pendant un an dans l'hypothèse où le juge a permis de déduire ces frais de l'amende. C'est un prix élevé mais pas beaucoup plus que l'amende qui se situe actuellement entre 1 200 et 12 000 euros (fois deux en cas de récidive).

*Deuxième type de mesures: lutter contre les pirates de la route.*

Il s'agit la plupart du temps d'étendre des mesures existantes.

À l'article 30 a été introduite la possibilité d'une peine de prison (2 ans maximum) pour les personnes roulant sans permis de conduire valable. Dans le § 4, il est également précisé que la récidive croisée est punissable: dès qu'une infraction visée au § 1<sup>er</sup>, § 2 ou § 3 est commise, après qu'un jugement définitif ait été rendu en application d'une de ces dispositions dans un délai inférieur à trois ans, les peines sont doublées.

Si le but n'est pas de gonfler inutilement le nombre de gens en prison, il est apparu dans certains cas qu'il n'y a pas d'autre solution pour enlever un chauffard de la route qui continue à rouler malgré de multiples condamnations que de prononcer une peine de prison.

La déchéance du droit de conduire a été étendue afin de tenir compte de l'incompréhension des victimes et de leurs familles qui doivent constater, impuissantes, que la personne responsable de l'accident qui les a touchées peut tout simplement reprendre le volant après avoir payé une amende. Dans ce cas, les dispositions à l'examen prévoient également une déchéance du droit de conduire.

Il s'agit plus de la procédure judiciaire mais dans le cadre de l'article 42 la déchéance peut être prononcée dans le cas d'incapacité psychique, physique reconnue; en cas d'internement ou même s'il y a une suspension

internering of zelfs bij een opschorting van straf en in elke graad van beroep, ook al werd nog geen veroordeling uitgesproken. Het gaat in die gevallen om een veiligheidsmaatregel.

Onverzekerd rijden werd toegevoegd aan de lijst met inbreuken die onder gekruiste recidive kunnen vallen. Het gevolg is een vervallenverklaring van minstens drie maanden en verplichte deelname aan herstelexamens en -onderzoeken.

De herstelexamens en -onderzoeken gelden alleen voor wie in België woont of studeert. Het verdient geen aanbeveling dat niet-inwoners naar België moeten terugkeren om te voldoen aan de opgelegde herstelmaatregelen, die niet specifiek voor hen zijn bedoeld. Immers, een buitenlandse overtreder die een medisch en/of een psychologisch herstelonderzoek moet ondergaan en die in dit kader slechts voorlopig, voor een beperkte periode en eventueel onder voorwaarden rijgeschikt zou worden bevonden, voldoet niet aan de voorwaarden om een "voorwaardelijk" Belgisch rijbewijs te verkrijgen gedurende die periode. Hij kan enkel zijn buitenlands rijbewijs terugkrijgen om het grondgebied te verlaten op een dag en via een reisweg die door het openbaar ministerie wordt vastgelegd. Het heeft dus geen zin om deze overtredders aan herstelmaatregelen te onderwerpen.

Tot slot behelst artikel 44 de mogelijkheid om aan de rechtbank die het verval wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid heeft uitgesproken, te verzoeken die beslissing te herzien. Indien het verzoek wordt afgewezen, kan pas na zes maanden, te rekenen van de datum van afwijzing, een nieuw verzoek worden ingediend.

De wijziging van artikel 61 is ingevoerd om het werk van de politie te vergemakkelijken. Op die manier kan zij desgewenst (bijvoorbeeld als ze haar controlepost verplaatst of opdoekt) het rijbewijs van de bestuurder onder invloed van alcohol bij zich houden en er zodoende zeker van zijn dat hij of zij zich niet aan het rijverbod onttrekt.

Om straffeloosheid in verband met de geldboetes tegen te gaan, wordt de termijn voor de verjaring van de wetsovertreding opgetrokken van één naar twee jaar, behalve voor de misdrijven in artikel 48 (rijden terwijl men van het recht tot sturen vervallen is verklaard) en artikel 37/1 (rijden zonder alcoholslot terwijl man daartoe verplicht is); in die gevallen bedraagt de verjaringstermijn drie jaar.

Gecontroleerde buitenlandse bestuurders met meer dan 0,65 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht (dat wil zeggen het equivalent van ongeveer 1,5 g/l bloed) of die weigeren zich aan een bloedonderzoek te

du prononcé et à chaque degré d'appel, alors qu'il n'y pas encore de condamnation. Dans ces cas, il s'agit d'une mesure de sûreté.

Le fait de rouler sans assurance a été ajouté à la liste des infractions pouvant faire l'objet d'une récidive croisée. La conséquence est une déchéance minimum de 3 mois et l'obligation de passer des examens de réintégration.

En ce qui concerne les examens de réintégration, ils ne sont soumis qu'à ceux qui vivent ou étudient en Belgique. Il n'est pas souhaitable que des non-résidents doivent revenir en Belgique pour satisfaire aux examens de réintégration imposés, qui ne sont pas organisés pour eux. En effet, un contrevenant étranger qui doit se soumettre à un examen de réintégration médical ou psychologique et qui dans ce cadre, de manière temporaire, pour une durée limitée ou éventuellement sous des conditions serait considéré apte, ne répond pas aux conditions pour obtenir un permis de conduire "probatoire" belge durant cette période. Il peut seulement recevoir son permis de conduire étranger pour quitter le pays un jour et via un itinéraire qui est déterminé par le ministère public. Cela n'a donc pas de sens de soumettre ces contrevenants à des examens de réintégration.

Enfin, dans l'article 44, la possibilité est prévue d'introduire une révision de la déchéance pour inaptitude physique ou psychique auprès de la juridiction qui l'a prononcée. En cas de rejet de la requête, une nouvelle requête ne peut être introduite qu'au terme d'un délai de six mois à compter de la date dudit rejet.

La modification de l'article 61 a été introduite afin de faciliter le travail de la police. De cette manière, la police peut, le cas échéant, conserver le permis de conduire (par exemple lorsqu'elle se déplace ou lève son poste de contrôle) et ainsi être certaine que la personne sous influence de l'alcool ne se soustrait pas à l'interdiction de conduite.

Dans le but de lutter contre l'impunité des amendes, la prescription des infractions à la loi passe de 1 an à 2 ans. Sauf pour les infractions prévues aux articles 48 (rouler alors qu'on a été déchu) et 37/1 (rouler sans éthylomètre antidémarrage alors qu'on le doit) où le délai de prescription est de 3 ans.

Pour les étrangers contrôlés avec une intoxication alcoolique sévère de plus de 0,65 mg par litre d'air alvéolaire expiré (soit l'équivalent d'environ 1,5g/l de sang) ou qui refuse de se soumettre à une prise de

onderwerpen, kunnen niet langer weggkomen met alleen een onmiddellijke inning. Er kan een geldbedrag in consignatie worden genomen met het oog op berechting voor een rechtbank.

Om naargelang van de ernst van het ongeval een onderscheid te kunnen maken tussen verschillende soorten vluchtmisdrijven, werd een gradatie ingevoerd. Nu is er geen verschil tussen een vluchtmisdrijf met een lichtgewonde of met een dode tot gevolg. Deze wijziging stuurt dat bij.

Voor de maximumgevangenisstraf verschilt tussen een vluchtmisdrijf met gewonden en een vluchtmisdrijf met dodelijke slachtoffers. Hiermee wordt door de regering een duidelijk signaal gegeven en behouden de rechters hun interpretatiemarge.

*Laatste grote maatregel van het wetsontwerp: de aansprakelijkheidsstelling van de houder van de kentekenplaat*

Ingevolge het advies van de Raad van State, die van oordeel was dat het vermoeden van onschuld in de oorspronkelijke tekstversie onvoldoende gewaarborgd was, moest deze maatregel ingrijpender worden aangepast.

Daarom blijft de mogelijkheid behouden om met alle middelen te bewijzen dat men op het tijdstip van de overtreding niet de bestuurder was, maar in dat geval is men verplicht om de identiteit van de bestuurder onweerlegbaar – dus middels een bewijs – aan te tonen (behalve in geval van fraude, diefstal of overmacht).

Wie niet in staat is de identiteit van de bestuurder mee te delen omdat hij het onderzoek tegenwerkt of omdat hij die identiteit redelijkerwijs niet kon kennen, zal worden gestraft wegens het niet meedelen van de identiteit van de bestuurder.

Teneinde voor deze nieuw ingevoerde overtreding straffen te kunnen opleggen die gelijkwaardig zijn met die voor de zwaarste overtredingen (zoals vluchtmisdrijf), beschikt de rechter over een brede waaier aan sanctiemogelijkheden. Er moet worden voorkomen dat sommigen uit loutere berekening de identiteit van de bestuurder niet meedelen met als doel een lagere straf te krijgen dan de sanctie die ze zouden hebben gekregen voor de aanvankelijke verkeersovertreding.

Voor de rechtspersonen bestaan er twee mogelijkheden.

sang, ils ne peuvent plus s'en tirer uniquement avec une perception immédiate. Une somme peut être consignée en vue d'être jugé devant un tribunal.

Une gradation a été introduite pour permettre de faire une distinction entre différents type de délits de fuite en fonction de la gravité de l'accident. Actuellement, il n'y a pas de différence entre un délit de fuite ayant causé une légère blessure ou un tué. Cette modification corrige cela.

La différence instaurée selon que le délit de fuite a été commis à la suite d'un accident ayant fait des blessés ou à la suite d'un accident ayant fait des tués se situe principalement au niveau de la peine d'emprisonnement maximale. Le gouvernement entend ainsi lancer un signal clair tout en permettant aux juges de conserver une certaine marge d'interprétation.

*Dernière grande mesure du projet de loi: la responsabilisation du titulaire de la plaque*

Cette mesure a dû être adaptée de manière plus importante suite à l'avis du Conseil d'État qui estimait que la présomption d'innocence n'était pas suffisamment garantie dans la première version du texte.

C'est pourquoi, on garde la possibilité de prouver par tout moyen de droit que l'on était pas le conducteur au moment de l'infraction mais, dans ce cas, on est tenu de communiquer l'identité du conducteur de manière incontestable – à savoir au moyen d'une preuve (sauf dans les cas de fraude, de vol ou de force majeure).

Si l'on est dans l'impossibilité de communiquer l'identité du conducteur, soit parce qu'on fait de l'obstruction à l'enquête ou parce qu'on ne pouvait raisonnablement pas le savoir alors on sera sanctionné pour ne pas avoir communiqué l'identité de conducteur.

Pour cette "nouvelle" infraction, le juge dispose d'une large possibilité de sanction pour qu'elle puisse être équivalente aux infractions les plus graves (tel qu'un délit de fuite). Il faut éviter que des personnes ne communiquent pas l'identité du conducteur uniquement parce qu'elles font un calcul pour obtenir une sanction plus petite que si elles avaient été sanctionnées pour l'infraction de roulage initiale.

Pour les personnes morales, il y a deux possibilités.

De eerste houdt rekening met het “Renta-protocol”, waardoor bedrijven administratieve rompslomp kunnen voorkomen door de vaste bestuurder in de Kruispuntbank van de voertuigen te registreren. Die vaste bestuurder wordt beschouwd als de kentekenplaathouder en zal bij een overtreding rechtstreeks worden gestraft.

De tweede mogelijkheid bestaat erin dat de rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt, op onweerlegbare wijze de identiteit van de voor het voertuig verantwoordelijke persoon meedeelt.

Wanneer de verantwoordelijke (bijvoorbeeld een *fleet manager*) niet de bestuurder was, dan is hij verplicht om de identiteit van de bestuurder binnen een termijn van 15 dagen mee te delen. Zo niet, dan krijgt hij een sanctie omdat hij dat heeft nagelaten.

Tot slot zijn dit de data waarop de diverse bepalingen in werking treden:

Alle bepalingen zullen van toepassing zijn vanaf 15 februari 2018, met uitzondering van de maatregel betreffende het alcoholslot, die op 1 juli 2018 in werking treedt (voor feiten die na 1 juli 2018 plaatsgrijpen).

#### **C. Inleiding door de heer Jef Van den Bergh, hoofdindieners van wetsvoorstellen nrs. 284 en 727**

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwijst naar de toelichtingen bij de eerder ingediende wetsvoorstellen nrs. 284 en 727 (DOC 54 284/1, blz. 3 & DOC 54 727/1, blz. 3-4). Dit laatste wetsvoorstel werd reeds ingeleid op 16 november 2016 maar de bespreking werd ervan uitgesteld in het licht van de indiening van voorliggend wetsontwerp.

#### **D. Inleiding door de heer Stefaan Van Hecke, hoofdindieners van wetsvoorstel nr. 1927**

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) verwijst eveneens naar de toelichting (DOC 54 1927/1, blz. 3). Vluchtmisdrijven worden vaak gepleegd om een ander misdrijf te verbergen: dronkenschap, de afwezigheid van een keuringsbewijs, van verzekering of zelfs rijbewijs. Er wordt een afweging gemaakt dat de boetes voor onverzekerd rijden lager zijn dan de verzekeringspremies. Daarom wordt voorgesteld de boetes tussen 100 en 250 euro te vertienvoudigen.

La première tient compte du protocole Renta qui permet aux sociétés d'éviter des tracasseries administratives en enregistrant un conducteur habituel dans la Banque-Carrefour des véhicules. Ce conducteur habituel est considéré comme étant le titulaire de la plaque et recevra directement la sanction en cas d'infraction.

La seconde solution est que la personne morale ou la personne physique la représentant en droit communique de manière incontestable l'identité de la personne responsable du véhicule.

Si la personne responsable (par exemple, un “fleet manager”) n'était pas le conducteur, celle-ci a l'obligation de communiquer l'identité du conducteur dans les 15 jours. Sinon, elle est soumise à une sanction pour ne pas l'avoir fait.

Voilà pour conclure les dates d'entrée en vigueur des différentes dispositions.

À l'exception de la mesure sur l'éthylomètre antidémarrage qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 (pour des faits qui se seront produits après le 1<sup>er</sup> juillet 2018), les autres dispositions seront d'application dès le 15 février 2018.

#### **C. Exposé introductif de M. Jef Van den Bergh, auteur principal des propositions de loi nos 284 et 727**

M. Jef Van den Bergh (CD&V) renvoie aux développements des propositions de loi n<sup>os</sup> 284 et 727 déposées antérieurement (DOC 54 284/1, p. 3 & DOC 54 727/1, p. 3-4). L'examen de cette proposition de loi a été entamé dès le 16 novembre 2016 mais il a dû être postposé à la suite du dépôt du projet de loi en discussion.

#### **D. Exposé introductif de M. Stefaan Van Hecke, auteur principal de la proposition de loi n° 1927**

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) renvoie également aux développements (DOC 54 1927/1, p. 3). Les personnes qui commettent un délit de fuite le font souvent pour dissimuler une autre infraction: ivresse ou défaut de certificat de visite, d'assurance ou même de permis de conduire. Les personnes en défaut d'assurance misent sur le fait que les amendes dues pour non-assurance sont inférieures aux primes d'assurances. Il est dès lors proposé de décupler les amendes comprises entre 100 et 250 euros.

## II. — ALGEMENE BESPREKING

### 1. Vragen en opmerkingen van de leden

*Mevrouw Daphné Dumery (N-VA)* acht de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen bij vaststelling van een alcoholgehalte van 1,8 promille alsook bij herhaling de belangrijkste maatregel van het wetsontwerp. De rechter behoudt zijn beoordelingsvrijheid, maar anderzijds wordt een duidelijk signaal afgegeven dat wegpiraten niet worden geduld. De minimumstraffen zijn niet gewijzigd, wel de maximumstraffen. Ondanks talloze preventiecampagnes, waaronder de BOB-campagne, zijn er hardleerse automobilisten die maar niet willen begrijpen dat alcoholgebruik en autorijden niet samen gaan. Voor alcoholverslaafden wordt voorzien in een herstelmaatregel. Voor het eerst krijgt een overtreder ook de keuze tussen het inleveren van zijn rijbewijs of de installatie van een alcoholslot. De spreekster kent geen ander voorbeeld waar een veroordeelde zelf de keuze krijgt. De vrees bestond dat alleen repressiever zou worden opgetreden, daar dan het paradoxale risico bestaat het aantal vluchtmisdrijven de hoogte in zou gaan, net om een zware straf te ontlopen. Ook in het onderwijs en in het raam van de rijopleiding moet gehamerd worden op het feit dat rijden onder invloed catastrofale gevolgen met zich kan brengen. Blijkbaar moeten de geesten nog rijpen om het rijbewijs-met-punten, waar de spreekster een felle voorstandster van is, ingang te doen vinden. Ten slotte is een strengere wet dode letter indien de pakkans van overtredders niet wordt verhoogd.

*De heer Laurent Devin (PS)* stelt dat in de Europese Unie een kwart van de dodelijke verkeersongevallen te wijten is aan alcoholmisbruik. Jammer genoeg is repressie soms het enige afdoend middel om foute bestuurders terug op het goede pad te brengen. De spreker steunt het wetsontwerp dan ook ten volle, maar verzoekt om meer wegcontroles. Anders is de verstrenging van de wet een maat voor niets.

*De heer Jean-Jacques Flahaux (MR)* betreurt dat verkeersopvoeding niet volstaat. Repressief optreden is helaas nodig om de verkeersveiligheid te vrijwaren. In afwachting van de veralgemening van autonome voertuigen moet het gedrag van de bestuurder worden beïnvloed. Jammer genoeg stijgt het aantal vluchtmisdrijven, zelfs al zijn erbij zonder dramatische gevolgen. Veel te veel jongeren komen om in het verkeer. Er moet

## II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

### 1. Questions et observations des membres

*Mme Daphné Dumery (N-VA)* estime que la mesure la plus importante du projet de loi à l'examen est la possibilité d'imposer un éthylotest antidémarrage lorsqu'un taux d'alcoolémie de 1,8 pour mille est constaté, ou encore en cas de récidive. Tout en maintenant la liberté d'appréciation du juge, le projet de loi indique clairement que les pirates de la route ne sont pas tolérés. Les peines maximales sont modifiées tandis que les peines minimales sont maintenues telles quelles. En dépit de nombreuses campagnes de prévention, notamment de la campagne BOB, certains automobilistes récalcitrants refusent de comprendre que la consommation d'alcool est incompatible avec la conduite d'un véhicule. Un examen de réintégration est prévu pour les alcooliques. Pour la première fois, le contrevenant aura le choix entre la restitution de son permis de conduire et l'installation d'un éthylotest antidémarrage. Selon l'intervenante, il n'existe aucun autre cas dans lequel un condamné peut choisir sa peine. D'aucuns craignaient que le législateur se contente de prendre des mesures plus répressives, ce qui aurait paradoxalement pu entraîner une augmentation du nombre de délits de fuite, augmentation due à la volonté d'échapper à une peine sévère. Il est également essentiel d'insister, dans l'enseignement et dans le cadre de la formation à la conduite, sur le fait que la conduite sous influence peut avoir des conséquences catastrophiques. Les esprits ne sont apparemment pas encore prêts à accepter l'idée du permis à points, à laquelle l'intervenante adhère quant à elle pleinement. Enfin, pour que le durcissement de la loi ait un sens, il faut que la probabilité de verbalisation des contrevenants soit plus grande.

*M. Laurent Devin (PS)* constate qu'au niveau de l'Union européenne, un quart des accidents de la route qui font des tués sont dus à une consommation abusive d'alcool. La répression est malheureusement parfois le seul moyen efficace de ramener les contrevenants dans le droit chemin. L'intervenant soutient dès lors entièrement le projet de loi à l'examen. Il demande cependant que les contrôles routiers soient renforcés, sans quoi le durcissement de la loi ne servira à rien.

*M. Jean-Jacques Flahaux (MR)* regrette que l'éducation routière ne soit pas suffisante. La répression est hélas nécessaire pour garantir la sécurité routière. Dans l'attente de la généralisation des véhicules autonomes, il faut influencer le comportement du conducteur. L'intervenant déplore l'augmentation du nombre de délits de fuite, même dans le cadre d'accidents n'ayant pas de conséquences dramatiques. Beaucoup trop de



dus actie worden ondernomen. En dat heeft deze regering dan ook gedaan.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* verheugt zich over het feit dat de inhoud van tal van zijn wetsvoorstellen in voorliggend wetsontwerp werden opgenomen. Vluchtmisdrijven gebeuren het vaakst in combinatie met andere misdrijven zoals onverzekerd rijden, rijden zonder rijbewijs of onder invloed van alcohol of drugs. Er is wel degelijk vooruitgang geboekt, inzake de opvolging van buitenlandse bestuurders, bijvoorbeeld. Probleemchauffeurs die herhaaldelijk voor de politierechter verschijnen zonder dat hun gedrag zich verbetert, nopen de wetgever er helaas toe de maximumstraffen te verhogen. Rijden onder invloed – van alcohol of drugs, vaak van beiden – moet beter worden aangepakt. In deze context moet de verbeurdverklaring van het voertuig worden gesitueerd, dat later nog besproken moet worden. Toen de spreker in 2005 met zijn voorstel over het alcoholslot kwam, werd hij haast weggelachen. Intussen is in heel Europa het bewustzijn gegroeid dat dit een nuttig instrument kan zijn in het verhogen van de verkeersveiligheid. Ook de verjaringstermijn is verlengd. De spreker begrijpt de bekommernis om de straf zo vlug mogelijk op de inbreuk te laten volgen, maar alles gaat boven straffeloosheid.

De spreker heeft wel een aantal vragen:

1° Waarom werd in de studie van Vias – voorheen het BIVV – drie jaar en niet vijf jaar behouden voor de duurtijd van het alcoholslot? Blijkbaar werd vijf jaar als demotiverend ervaren. Kan de studie worden ingekeken?

2° Hoe kan de politierechter erachter komen dat iemand een alcoholprobleem heeft?

3° In artikel 11, waar sprake is van het herstel tot sturen, wordt een koninklijk besluit in het vooruitzicht gesteld; hoe zal de opleiding evenwel worden georganiseerd en wat is daarvan de timing?

*Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld)* uit haar tevredenheid over het feit dat bijna twee jaar na hoorzittingen in de commissie er eindelijk een wetsontwerp voorligt dat de meeste problemen die toen werden geëvoceerd inzake vluchtmisdrijven effectief regelt. Ook de resultaten van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid werden meegenomen. De verlenging van de verjaringstermijnen voorkomt straffeloosheid. De verhoging van de maximumstraffen geeft een duidelijk signaal af ten opzichte van de hardleerse overtreeders.

jeunes perdent la vie dans un accident de la route. Il fallait donc prendre des mesures et c'est ce que ce gouvernement a fait.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* constate avec plaisir que l'on retrouve, dans le projet de loi à l'examen, le contenu de bon nombre de ses propositions de loi. Le délit de fuite s'accompagne le plus souvent d'autres infractions, comme la non-assurance, ou la conduite sans permis ou sous l'influence d'alcools ou de drogues. Des avancées ont indubitablement été engrangées, en ce qui concerne le suivi de conducteurs étrangers, par exemple. Les chauffeurs problématiques qui, en dépit de comparutions répétées devant le juge de police, ne modifient pas leur comportement obligent malheureusement le législateur à relever le montant des peines maximales. La conduite sous influence – d'alcool ou de drogues, souvent les deux à la fois – doit être combattue plus efficacement. C'est dans ce contexte qu'il faut aborder la confiscation du véhicule, qui doit encore être examinée ultérieurement. Lorsque l'intervenant a déposé, en 2005, la proposition de loi relative à l'éthylotest antidémarrage, on lui a pratiquement ri au nez. Dans l'intervalle, tous les pays européens ont pris conscience de l'utilité de ce dispositif pour renforcer la sécurité routière. Le délai de prescription a également été allongé. L'intervenant comprend le souci de raccourcir autant que faire se peut l'intervalle entre l'infraction et la sanction, mais tout plutôt que l'impunité.

L'intervenant souhaite toutefois poser une série de questions.

1° Pourquoi avoir retenu, dans l'étude de Vias – anciennement l'IBSR – trois années plutôt que cinq comme durée de l'éthylotest? Un délai de cinq ans était visiblement ressenti comme démotivant. L'étude est-elle accessible?

2° Comment le juge de police peut-il établir qu'une personne souffre d'un problème d'alcool?

3° À l'article 11, où il est question du rétablissement du droit de conduire, un arrêté royal est annoncé: comment cette formation sera-t-elle organisée et selon quel calendrier?

*Mme Nele Lijnen (Open Vld)* se dit satisfaite que pratiquement deux ans après les auditions en commission, l'on ait enfin sur la table un projet de loi qui règle effectivement la plupart des problèmes évoqués à l'époque en matière de délits de fuite. Les résultats des États généraux de la Sécurité routière ont également été intégrés. L'allongement des délais de prescription évite l'impunité. Le relèvement des peines maximales donne un signal clair aux contrevenants impénitents.



Toch mag niet uit het oog worden verloren dat strafverzwaring soms tot een stijging van het aantal vluchtmisdrijven kan leiden. Verkeersopvoeding is nodig zowel voor jongeren als voor volwassenen. Het alcoholslot is op zichzelf een duidelijk signaal dat alcoholmisbruik in het verkeer uit den boze moet zijn. De houder van de kentekenplaat kan zich voortaan niet meer verschuilen achter zijn spreekwoordelijke bomma. Toch moet men zich de vraag stellen of de bedrijven door deze regel wel genoeg tijd krijgen – ze moeten binnen vijftien dagen de identiteit van de bestuurder die de overtreding heeft begaan meedelen – en of de administratieve last daardoor niet verzwart. De ongeschiktheid tot sturen is beter geregeld. Het intrekken van het rijbewijs bij alcoholverslaving heeft immers weinig zin.

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* is globaal tevreden over de demarche maar dient niettemin drie amendementen in. Vooral vindt de spreekster het stuitend dat een beroepschauffeur verval tot sturen zou krijgen voor zijn privévoertuig maar niet voor het voertuig dat hij professioneel bestuurt. Alle professionele voertuigen behoren overigens uitgerust te worden met het alcoholslot.

*De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* wenst te vernemen of hiermee de vijftien maatregelen voorgesteld door de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid van de baan zijn. De spreker wijst erop dat rijden onder invloed niet alleen met alcohol en drugs plaatsheeft, maar ook met medicijnen. Hoe kan hiertegen worden opgetreden? Hoe kunnen rechtspersonen aansprakelijk worden gesteld voor het niet meedelen van de identiteit van de foute bestuurder? Zal het autonoom voertuig de snelheidsbeperkingen wel respecteren?

*Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH)* wenst te weten of het frequenter gebruik van het alcoholslot uiteindelijk de prijs ervan – die toch relatief hoog is – niet zal drukken?

## 2. Antwoorden van de minister van Justitie en de minister van Mobiliteit

### Maatregelen Staten-Generaal

Voorliggend wetsontwerp betreft de elfde maatregel van de vijftien die door de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid werden voorgesteld. Er zijn dus nog vier maatregelen die nog op uitvoering wachten.

De vereenvoudiging van de Wegcode bijna rond: de discussie tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Gewesten, de politie, de justitie en de experts is voltooid, maar er wordt de laatste hand aan gelegd vooraleer het

Et pourtant, nous ne pouvons pas perdre de vue que l'aggravation de la peine se traduit parfois par une augmentation du nombre des délits de fuite. L'éducation à la circulation routière est nécessaire pour les jeunes comme pour les adultes. L'éthylotest antidémarrage constitue, en soi, un signal fort indiquant que l'alcool au volant doit être exclu. Le titulaire d'une plaque minéralogique ne peut plus désormais se cacher derrière une proverbiale grand-mère. Il faut néanmoins se demander si cette règle laissera aux entreprises suffisamment de temps – ces dernières disposent de quinze jours pour communiquer l'identité du conducteur qui a commis l'infraction et si elle n'a pas pour effet d'alourdir la charge administrative. L'incapacité de conduire est mieux réglée. En effet, le retrait du permis de conduire a peu de sens en cas d'alcoolisme.

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* se dit globalement satisfaite de la démarche, mais présente néanmoins trois amendements. Ce qui la choque surtout, c'est qu'un chauffeur professionnel soit déchu du droit de conduire son véhicule privé, mais pas le véhicule qu'il utilise à des fins professionnelles. Il convient, du reste, d'équiper tous les véhicules professionnels de l'éthylotmètre antidémarrage.

*M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* demande si les quinze mesures proposées par les États généraux de la Sécurité routière ont ainsi été réglées. Il fait observer que la conduite sous influence ne concerne pas seulement l'alcool et les drogues, mais aussi les médicaments. Comment agir contre ce problème? Comment engager la responsabilité de personnes morales en cas de non-communication de l'identité du conducteur fautif? Les véhicules autonomes respecteront-ils les limitations de vitesse?

*Mme Isabelle Poncelet (cdH)* demande si la généralisation de l'éthylotest antidémarrage permettra *in fine* de réduire son coût – qui est tout de même relativement élevé.

## 2. Réponses du ministre de la Mobilité

### Mesures des États généraux

Le projet de loi à l'examen porte sur la onzième des quinze mesures proposées par les États généraux de la Sécurité routière. Il reste donc quatre mesures en attente d'exécution.

La simplification du Code de la route est pratiquement finalisée: la discussion entre le SPF Mobilité et Transports, les Régions, la police, la justice et les experts est achevée, mais l'on y met la dernière main

ontwerp definitief voor advies aan de Gewesten wordt voorgelegd. Daarna zal het de klassieke procedure doorlopen: het ontwerp zal worden voorgelegd aan de Raad van State en vervolgens besproken worden op het Overlegcomité, om in juni 2018 geïmplementeerd te kunnen worden. Indien de Gewesten nog opmerkingen hebben zou de invoering verschoven worden naar oktober 2018.

De dertiende maatregel betrof de oprichting van een Instituut voor Accidentologie, dat voor een deel reeds bestaat binnen Vias. Alleszins zal niet tewerk worden gegaan zoals in Duitsland. Het College van procureurs-generaal is er ook niet voor te vinden dat derden conclusies trekken uit hun bevindingen bij ernstige verkeersongevallen. De gegevens moeten sowieso anoniem worden verwerkt.

Over de veertiende maatregel – de nultolerantie inzake alcohol – bestaat geen unanimité.

De vijftiende en laatste maatregel stelt voor dat ieder voertuig uitgerust zou worden met een zwarte doos. De Europese Unie heeft dit dossier echter naar zich toegetrokken omdat ze haar zeg wil hebben over welk soort gegevens deze zogeheten “blackbox” moet registreren.

#### Handhavingsbeleid

Uiteraard moet het wettelijk arsenaal gepaard gaan met een handhavingsbeleid en voldoende controles waar de verkeersveiligheid het meest gevaar loopt. Met technologische hulpmiddelen om overdreven snelheid of alcoholmisbruik te meten, wordt de handhaving een stuk vergemakkelijkt.

#### Duurtijd alcoholslot

Experts waren van oordeel dat één jaar te weinig was en vijf jaar te veel. Ze hebben een afweging gemaakt. Wellicht zullen gedragsstudies moeten worden uitgevoerd, zoals in Nederland het geval is geweest, om de duurtijd te verfijnen.

#### Gesancioneerde voertuigen

De basisregel is dat het verval van het recht tot sturen geldt voor het voertuig waarmee de inbreuk werd begaan, of het nu een privé of professioneel voertuig betrof. De recidivist beschikt over een keuzevrijheid wanneer het verval van zijn rijbewijs voor alle voertuigen geldt. Ofwel kiest hij voor het alcoholslot en de bijhorende opleiding (die 3 400 euro kost per jaar) of een vergelijkbare

avant de soumettre définitivement le projet aux Régions pour avis. Ensuite, il suivra la procédure classique: le projet sera soumis au Conseil d'État, puis passera au Comité de concertation, de manière à pouvoir être mis en œuvre en juin 2018. Si les Régions formulent encore des observations à ce stade, l'instauration du projet sera repoussée à octobre 2018.

La treizième mesure concernait la création d'un Institut d'Accidentologie, qui existe déjà en partie au sein de Vias. En tout état de cause, on ne suivra pas la méthode allemande. Le Collège des procureurs généraux n'est pas non plus favorable à ce que des tiers tirent des conclusions de leurs constatations en cas d'accidents graves. Les données doivent de toute façon être traitées anonymement.

La quatorzième mesure – la tolérance zéro en matière d'alcool – n'a pas recueilli l'unanimité.

La quinzième et dernière mesure propose d'équiper chaque véhicule d'une boîte noire. L'Union européenne s'est toutefois emparée de ce dossier, car elle veut avoir son mot à dire sur le type de données devant être enregistrées par cette “black box”.

#### Répression

Il est évident que l'arsenal législatif doit s'accompagner d'une politique répressive et d'un nombre suffisant de contrôles là où règne l'insécurité routière. Les outils technologiques utilisés pour lutter contre les excès de vitesse et l'alcool au volant facilitent quelque peu cette politique répressive.

#### Durée d'utilisation de l'éthylotest antidémarrage

Les experts estimaient qu'une durée d'un an était insuffisante et qu'une durée de cinq ans était excessive. Ils ont procédé à une pondération. Il faudra sans doute réaliser des études de comportement, comme aux Pays-Bas, pour déterminer la durée d'utilisation adéquate.

#### Véhicules sanctionnés

La règle de base est que la déchéance du droit de conduire s'applique au véhicule avec lequel l'infraction a été commise, qu'il s'agisse d'un véhicule privé ou d'un véhicule professionnel. Lorsque la déchéance de leur permis de conduire s'applique à tous les véhicules, les récidivistes ont le choix: ils peuvent opter soit pour l'installation d'un éthylotest antidémarrage et la formation y

boete die kan schommelen tussen 1 200 en 12 000 euro en bij recidive wordt verdubbeld.

#### Kostprijs alcoholsloten

In België installeren twee bedrijven alcoholsloten. Weldra zullen zo'n 10 000 potentiële overtreeders die meer dan 1,8 promille in het bloed hadden en bij wie het risico op recidive zeer groot is voor een alcoholslot kunnen kiezen. Door schaalvergroting zal de marginale kostprijs voor het installeren van een alcoholslot op termijn uiteraard verlagen.

#### Herstelopleiding

Samen met de minister van Justitie zal in deze een koninklijk besluit worden uitgevaardigd. De opleiding zou 20 uur duren. De inhoud ervan moet echter nog worden verfijnd.

#### Preventie

Dit is de bevoegdheid van de Gewesten. De problematiek zal in de Federale Commissie voor verkeersveiligheid ter sprake worden gebracht. De federale overheid beschikt over de gegevens maar het zijn de Gewesten die de campagnes moeten organiseren.

#### Berichten in processen-verbaal

Jaarlijks worden gemiddeld negen miljoen processen-verbaal uitgeschreven met een bevel tot betaling. De inhoud van het bericht, dat in rechtstreeks verband met de overtreding moet staan, zal samen met het departement Justitie worden uitgewerkt.

#### Alcoholverslaving

Hierover zijn te weinig gegevens bekend. Doorgaans wordt gezegd dat het over een kwart van het aantal gevallen gaat.

#### Invloed drugs en medicijnen

De artsen die medicijnen voorschrijven, spelen een belangrijke rol daar zij hun patiënten attent moeten maken op het feit dat een aantal medicijnen niet samen met alcoholhoudende dranken genomen mag worden, bijvoorbeeld. Er zijn echter ook de medicijnen die patiënten nemen zonder een arts te raadplegen. Hoe dan ook beschikt men vandaag voor drugs en medicijnen niet over een instrument om het alcoholgehalte te meten

afférente (pour un coût de 3 400 euros annuellement), soit pour une amende d'un montant équivalent, comprise entre 1 200 et 12 000 euros et doublée en cas de récidive.

#### Coût des éthylotests antidémarrage

En Belgique deux entreprises installent des éthylotests antidémarrage. D'ici peu, ce seront quelque 10 000 contrevenants potentiels ayant présenté une alcoolémie supérieure à 1,8 pour mille et présentant un risque de récidive très important qui pourront opter pour l'installation d'un éthylotest antidémarrage. À terme, l'accroissement d'échelle permettra évidemment de réduire le coût marginal d'installation des éthylotests antidémarrage.

#### Formation de réintégration

Un arrêté royal sera pris à cet égard en collaboration avec le ministre de la Justice. Cette formation devrait durer 20 heures. Son contenu reste toutefois à préciser.

#### Prévention

Elle relève de la compétence des Régions. La problématique sera abordée au sein de la Commission fédérale pour la sécurité routière. L'autorité fédérale dispose des données mais il incombe aux Communautés d'organiser les campagnes.

#### Avis dans les procès-verbaux

En moyenne, neuf millions de procès-verbaux accompagnés d'une injonction de payer sont dressés chaque année. Le contenu de l'avis, qui doit être en lien direct avec l'infraction, sera élaboré avec le département de la Justice

#### Dépendance à l'alcool

Les données disponibles à ce sujet sont insuffisantes. On estime généralement qu'il s'agit d'un quart des cas.

#### Influence des drogues et des médicaments

Les médecins qui prescrivent des médicaments jouent un rôle important, en ce sens qu'ils doivent attirer l'attention de leurs patients, par exemple, sur le fait qu'un certain nombre de médicaments ne peuvent pas être ingérés en même temps que des boissons alcoolisées. Il faut toutefois également citer les médicaments que les patients prennent sans consulter un médecin. Quoi qu'il en soit, on ne dispose pas actuellement,

noch een toestel zoals het alcoholslot dat gebaseerd is op de adem.

#### Houders nummerplaat

Voor leasing- en huurwagens is er de databank Renta waarin de bestuurders van om en bij 200 000 voertuigen geïdentificeerd zijn. Binnen een bedrijf moet er een verantwoordelijke zijn voor de vloot die bijhoudt wie welk voertuig bestuurt. Rechtspersonen kunnen burgerlijk maar ook strafrechtelijk worden veroordeeld ingeval zij nalaten de gevraagde identificering te doen en mee te delen.

#### Autonome voertuigen

Zelfs bij autonome voertuigen bestaat de optie om zich tegen de toegelaten maximumsnelheid te verplaatsen. De betrouwbaarheid van de gebruikte systemen is vrij hoog.

### 3. Replieken

*Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld)* benadrukt de noodzaak van een wetenschappelijke onderbouwing van de gepersonaliseerde berichten die bij de processen-verbaal zullen gevoegd worden in verband met de specifieke overtreding die werd begaan.

*De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* vraagt of er betrouwbare statistieken bestaan over het rijden onder invloed, niet alleen van alcohol, maar ook van drugs en medicijnen. Voorts is de spreker van oordeel dat het openbaar ministerie in het koninklijk besluit ter uitvoering van de zogeheten “crossborder exchange” de keuze moet kunnen laten tussen bestraffing en opleiding. Heel wat verenigingen en instellingen – zoals VIAS, Pro-Velo, enzovoort – houden zich hiermee bezig.

#### 4. Bijkomende antwoorden van de minister van Mobiliteit

##### Betrouwbare statistieken

De bestaande statistieken zullen worden meege-deeld. Bij een ernstig ongeval wordt het alcoholgehalte steeds gemeten via een bloedanalyse. Voor rijden onder invloed van drugs – die soms niet detecteerbaar zijn – moet worden afgegaan op een speekseltest en een gedraganalyse.

pour les drogues ou les médicaments, d'un instrument capable de mesurer le degré d'alcoolémie, ni d'un appareil comme l'éthylotest antidémarrage, qui est basé sur l'haleine.

#### Titulaires de la plaque d'immatriculation

Pour les véhicules en leasing ou en location, les conducteurs d'environ 200 000 véhicules sont identifiés dans la banque de données Renta. Au sein d'une entreprise, il doit y avoir un responsable pour la flotte, qui enregistre qui conduit quel véhicule. Les personnes morales peuvent être condamnées au civil, mais aussi au pénal, si elles s'abstiennent d'effectuer et de communiquer l'identification demandée.

#### Véhicules autonomes

Même les véhicules autonomes disposent de l'option permettant de se déplacer à la vitesse maximale autorisée. La fiabilité des systèmes utilisés est assez élevée.

### 3. Répliques

*Mme Nele Lijnen (Open Vld)* souligne la nécessité de disposer d'un fondement scientifique pour les messages personnalisés qui seront joints aux procès-verbaux concernant l'infraction spécifique commise.

*M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* demande s'il existe des statistiques fiables au sujet de la conduite sous l'influence de l'alcool, mais aussi sous l'influence de drogues et de médicaments. L'intervenant estime par ailleurs que, dans l'arrêté royal portant exécution de la mesure dite d'"échange transfrontalier", le ministère public doit pouvoir offrir le choix entre une sanction et une formation. Un grand nombre d'associations et d'organisations – telles que VIAS, Pro-Velo, etc. – s'occupent de cette matière.

#### 4. Réponses complémentaires du ministre de la Mobilité

##### Statistiques fiables

Les statistiques existantes seront communiquées. En cas d'accident grave, le taux d'alcoolémie est toujours mesuré à l'aide d'une analyse sanguine. Pour ce qui est de la conduite sous l'influence de drogues – qui ne sont pas toujours détectables – il faut se baser sur un test salivaire et une analyse du comportement.

## Alternatieve sancties

Voor een aantal specifieke overtredingen worden alternatieve sancties overwogen. Indien hierover een consensus bestaat, zal dit worden ingevoerd. Toch dient te worden opgemerkt dat de rijopleiding een gewestelijke bevoegdheid is.

## II. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

### Artikelen 1 en 2

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

### Art. 3

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* wenst bij dit artikel nogmaals te benadrukken dat de “kwaadwillige belemmering” waarvan sprake in dit artikel geenszins kan slaan op het opzetten en bewaken van een stakerspost noch op het houden van een betoging.

*De minister van Mobiliteit* verwijst naar de memorie van toelichting (DOC 54 2868/001, blz. 18-19) die op haar beurt verwijst naar een artikel van het Strafwetboek dat uitsluitend betrekking heeft op verkeer.

Dit artikel wordt ongewijzigd en eenparig aangenomen.

### Art. 4 tot 9

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

### Art. 10

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* licht haar amendement nr. 4 (DOC54 2868/5) toe. Dat strekt ertoe de tweede paragraaf van dit artikel weg te laten die de rechter de mogelijkheid geeft een eventueel rijverbod slechts voor één bepaalde categorie voertuigen uit te spreken. Spreekster is van oordeel dat indien een beroepschauffeur een rijverbod wordt opgelegd, dit zich ook moet uitstrekken tot de professionele voertuigen (autocars, bussen e.d.) die hij bestuurt. Alle professionele voertuigen behoren trouwens met een alcoholslot te worden uitgerust. In een antwoord op een schriftelijke vraag toonde de minister van Mobiliteit zich ooit voorstander

## Sanctions alternatives

Il est envisagé d'infliger des sanctions alternatives pour certaines infractions spécifiques. Si un consensus se dégage en ce sens, ce sera le cas. On observera toutefois que la formation à la conduite est une compétence régionale.

## II. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

### Art. 1<sup>er</sup> et 2

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés sans modification à l'unanimité.

### Art. 3

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* tient à souligner une nouvelle fois que l'“entrave méchante” visée dans cet article ne peut pas s'appliquer à l'installation et à la tenue d'un piquet de grève, ni à l'organisation d'une manifestation.

*Le ministre de la Mobilité* se réfère à l'exposé des motifs (DOC 54 2868/001, pp. 18-19) lequel à son tour fait référence à un article du Code pénal relatif à la circulation routière.

Cet article est adopté sans modification à l'unanimité.

### Art. 4 à 9

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés sans modification à l'unanimité.

### Art. 10

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* commente son amendement n° 4 (DOC 54 2868/5) tendant à supprimer le paragraphe 2 de cet article qui donne au juge la possibilité de prononcer une éventuelle déchéance du droit de conduire uniquement pour une catégorie déterminée de véhicules. L'intervenante estime que si un conducteur professionnel se voit infliger une interdiction de conduire, cette interdiction doit également s'étendre aux véhicules professionnels (autocars, bus, etc.) qu'il conduit. Tous les véhicules professionnels devraient d'ailleurs être équipés d'un éthylotest antidémarrage. Dans une réponse à une question écrite, le ministre



van dit principe. Bovendien zijn alle rechters niet even streng en zou deze paragraaf een vrijgeleide kunnen zijn om niet op te treden tegen een beroepschauffeur die voor rijden onder invloed wordt bestraft.

*Mevrouw Daphné Dumery (N-VA)* verdedigt de afwezigheid van automatisme. Dit is net het sterke punt van voorliggend wetsontwerp: de rechter kan geval per geval nagaan welke de meest afdoende sanctie en bijbehorende maatregel is.

*De minister van Mobiliteit* pleit voor het behoud van de gewraakte paragraaf. De rechter is het best geplaatst om de omstandigheden te beoordelen. Die kunnen er bijvoorbeeld in bestaan dat een beroepschauffeur, wanneer hij in het weekend achter het stuur van zijn eigen voertuig kruipt, het minder nauw neemt met het alcoholgebruik. Wanneer hij in dienst van een bedrijf misbruik maakt van alcohol behoort de bedrijfsleiding in te grijpen. Het is ondenkbaar dat bijvoorbeeld in alle voertuigen die het openbaar vervoer verzorgen alcoholsloten zouden worden geïnstalleerd. In ieder geval zou dit slechts kunnen gebeuren na overleg met de vakbonden, die gekant zijn tegen een lineaire maatregel.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Dit artikel wordt ongewijzigd en eenparig aangenomen.

#### Art. 11 en 12

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

#### Art. 13

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* wenst te vernemen wat de stand van zaken is inzake de Mercuriusdatabank die de politie in staat moet stellen onmiddellijk te checken wat de status van een bepaald rijbewijs is.

*De minister van Mobiliteit* antwoordt dat de werkzaamheden om deze databank op te starten bijna volledig voltooid zijn, in ieder geval op het niveau van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Justitie. Alleen de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs moet nog worden geregeld.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

de la Mobilité s'est déclaré partisan de ce principe. En outre, tous les juges ne font pas preuve de la même sévérité et ce paragraphe pourrait être invoqué pour ne pas agir contre un chauffeur professionnel sanctionné pour conduite sous influence.

*Mme Daphné Dumery (N-VA)* défend l'absence d'automatisme. C'est précisément là que se trouve le point fort du projet de loi à l'examen: le juge peut examiner au cas par cas la sanction la plus adéquate et la mesure qui y est associée.

*Le ministre de la Mobilité* plaide pour le maintien de ce paragraphe. Le juge est la personne la mieux placée pour évaluer les circonstances. Il peut arriver, par exemple, qu'un chauffeur professionnel, lorsqu'il se met au volant de son propre véhicule durant le week-end, soit moins regardant sur sa consommation d'alcool. S'il abuse de l'alcool lorsqu'il est au service d'une entreprise, la direction de cette entreprise doit intervenir. Il est inimaginable, par exemple, d'installer des éthylotests antidémarrage dans tous les véhicules qui assurent les transports publics. En tout état de cause, cette mesure ne pourrait être prise qu'après concertation avec les syndicats, qui sont opposés à une mesure linéaire.

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Cet article est adopté, sans modification, à l'unanimité.

#### Art. 11 et 12

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

#### Art. 13

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* demande ce qu'il en est de la banque de données Mercurius qui doit permettre à la police de contrôler immédiatement le statut d'un permis de conduire donné.

*Le ministre de la Mobilité* répond que les travaux préalables à la mise en service de cette banque de données sont en cours de finalisation, en tout cas en ce qui concerne le SPF Mobilité et Transports et le département de la Justice. Seul le retrait immédiat du permis de conduire doit encore être réglé.

Cet article est adopté, sans modification, par 14 voix et une abstention.

## Art. 14 en 15

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

Art. 15/1 (*nieuw*)

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* licht haar amendement nr. 3 (DOC 54 2868/5) toe. Thans kan een verbeurdverklaring worden uitgesproken wanneer een verval van het recht op sturen van zes maanden wordt uitgesproken. Deze mogelijkheid zou reeds moeten bestaan na het uitspreken van een verval van het recht tot sturen van drie maanden.

*Mevrouw Daphné Dumery (N-VA)* is het amendement genegen, maar meent dat deze problematiek in haar geheel besproken en geregeld moet worden. De heer Jef Van den Bergh heeft in deze een wetsvoorstel ingediend. De halvering van de termijn van zes maanden is te beperkt in het licht van de discussie over het opleggen van een verbeurdverklaring ingeval van een ongeluk met dodelijke slachtoffers.

*De minister van Mobiliteit* wenst de termijn van zes maanden aan te houden.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen. Derhalve wordt geen nieuw artikel 15/1 ingevoegd.

## Art. 16 tot 21

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

Art. 21/1 (*nieuw*)

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* licht amendement nr. 1 (DOC54 2868/2, blz. 2) toe, dat door de meerderheid werd medeondertekend. Het betreft technische aanpassingen bij het bevel tot betaling die dringend dienen te worden toegepast door de parketten en derhalve in voorliggend wetsontwerp dienen te worden ingevoegd.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen. Derhalve wordt een nieuw artikel 21/1 ingevoegd.

## Art. 14 et 15

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

Art. 15/1 (*nouveau*)

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* commente son amendement n°3 (DOC 54 2868/5). À l'heure actuelle, une confiscation peut être infligée lorsqu'une déchéance du droit de conduire est prononcée pour une période de six mois. Cette possibilité devrait déjà exister lorsque la déchéance du droit de conduire est prononcée pour une période de trois mois.

*Mme Daphné Dumery (N-VA)* est favorable à cet amendement. Elle estime toutefois que cette problématique devrait être examinée et réglée de manière globale. M. Jef Van den Bergh a déposé une proposition de loi à ce sujet. La réduction de moitié du délai de six mois est trop limitée à la lumière de la discussion relative à l'imposition de la confiscation en cas d'accident faisant des morts.

*Le ministre de la Mobilité* souhaite conserver le délai de six mois.

L'amendement n°3 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions. Il n'est donc pas procédé à l'insertion d'un nouvel article 15/1.

## Art. 16-21

Ces articles sont, sans autre commentaire ni modification, successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 21/1 (*nouveau*)

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* commente l'amendement n°1 (DOC54 2868/2, p. 2), qui a été cosigné par la majorité. Celui-ci vise à apporter des modifications techniques à l'ordre de paiement, qui doivent être appliquées d'urgence par les parquets et qui doivent par conséquent être insérées dans le projet de loi à l'examen.

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité. Un (nouvel) article 21/1 est dès lors inséré.

## Art. 22 en 23

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

## Art. 24

*Mevrouw Daphné Dumery (N-VA)* wenst te benadrukken dat het jammer zou zijn dat de verlenging van de verjaringstermijn in hoofde van de parketten voor een vertraging van het vervolgingsritme zou zorgen. Dit moet hoe dan ook worden voorkomen, anders mist dit artikel volledig zijn doel.

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* onderschrijft deze opmerking.

*De minister van Justitie* bevestigt dat alles in het werk zal worden gesteld om een vertraging van het vervolgingsritme ingevolge de verlenging van de verjaringstermijn te vermijden. Het openbaar ministerie heeft er overigens zelf belang bij dat de bestraffing niet te lang plaatsheeft na de vaststelling van de inbreuk. Dit artikel wil in de eerste plaats de straffeloosheid aan te pakken die het gevolg zou zijn van een stelselmatig misbruik van de procedures.

Dit artikel wordt ongewijzigd en eenparig aangenomen.

## Art. 24/1 (nieuw)

*De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* licht amendement nr. 2 (DOC54 2868/2) toe dat het voorgestelde in wetsvoorstel nr. 1927 bevat. De spreker verzoekt dit wetsvoorstel, dat voor de bespreking van het wetsontwerp werd toegevoegd, los te koppelen zodat het later nog ter bespreking in de commissie kan worden voorgelegd.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen. Derhalve wordt geen nieuw artikel 24/1 ingevoegd.

## Art. 25

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* wenst de inwerkingtreding van de wet vervroegd te zien met één maand vermits de wet in werking treedt op 1 juli 2018 maar de BOB-campagnes in juni plaatshebben. Het zou dus beter zijn dat de wet op 1 juni 2018 in werking treedt.

## Art. 22 et 23

Ces articles sont, sans autre commentaire ni modification, successivement adoptés à l'unanimité.

## Art. 24

*Mme Daphné Dumery (N-VA)* tient à souligner qu'il serait dommage que l'allongement du délai de prescription dans le chef des parkets ralentisse les poursuites. Il faut éviter cet écueil à tout prix, faute de quoi cet article manquera totalement son objectif.

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* souscrit à cette observation.

*Le ministre de la Justice* confirme qu'il mettra tout en œuvre pour éviter que l'allongement du délai de prescription ralentisse les poursuites. Du reste, le ministère public lui-même a intérêt à ce que la sanction n'intervienne pas trop longtemps après la constatation de l'infraction. Cet article veut avant toute chose s'attaquer à l'impunité qui résulterait d'un abus systématique des procédures.

Cet article est adopté à l'unanimité sans autre modification.

## Art. 24/1 (nouveau)

*M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* commente l'amendement n°2 (DOC 54 2868/2), qui reprend les dispositions de la proposition de loi n°1927. L'intervenant demande que cette proposition, qui a été jointe à l'examen du projet de loi, soit dissociée du projet de loi à l'examen afin de pouvoir faire ultérieurement l'objet d'un examen séparé en commission.

L'amendement n°2 est rejeté par 10 voix contre 5. Il n'est donc pas procédé à l'insertion d'un nouvel article 24/1.

## Art. 25

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* souhaite avancer d'un mois l'entrée en vigueur de la loi, étant donné que celle-ci entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018, mais que les campagnes BOB ont lieu en juin. Il serait donc préférable que cette loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2018.

*Mevrouw Daphné Dumery (N-VA)* vindt dat men de eenmalige inwerkingtreding van deze wet niet mag koppelen aan sensibiliseringscampagnes die eigenlijk permanent gevoerd moeten worden.

*De minister van Mobiliteit* merkt op dat de parketten de tijd moeten krijgen om zich aan te passen. Ook de ondernemingen die alcoholsloten installeren moeten ruim de tijd krijgen om zich aan te passen. Thans worden zowat 25 alcoholsloten per jaar geïnstalleerd. In de toekomst kunnen dat er potentieel 10 000 zijn, volgens cijfers van de politie. De sensibiliseringscampagnes – waar nota bene de Gewesten voor bevoegd zijn – kunnen overigens van start gaan zodra de wet is gestemd.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 25/1-3 (*nieuw*)

*Mevrouw Annick Lambrecht (sp.a)* licht haar amendement nr. 5 (DOC54 2868/5) toe. Tijdens de hoorzittingen over de problematiek van de vluchtmisdrijven werd gesteld dat het onderscheid tussen “niet ter plaatse blijven” en “vluchten” in de huidige context van instantcommunicatie geen reden meer heeft van bestaan. In de Wegcode zou dit onderscheid dienen te worden geschrapt.

*De minister van Mobiliteit* merkt op dat zelfs in het tijdperk van de instantcommunicatie er nog omstandigheden denkbaar zijn die het onderscheid verrechtvaardigen. Bovendien is het legistiek niet gepast het koninklijk besluit van 1975 – dat de Wegcode vastlegt – door een wet te wijzigen. Tot slot wordt deze problematiek momenteel nog altijd onderzocht en moet niet overhaast tewerk te worden gedaan.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 9 tegen 1 stem en 5 onthoudingen. Derhalve worden geen nieuwe artikelen 25/1, 25/2 en 25/3 ingevoegd.

\*  
\* \*

Het gehele wetsontwerp wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

Wetsvoorstel nr. 1927 wordt op verzoek van hoofdindieners, de heer Marcel Cheron, losgekoppeld en vervalt dus niet.

*Mme Daphné Dumery (N-VA)* estime qu'il ne faut pas lier l'entrée en vigueur ponctuelle de cette loi à des campagnes de sensibilisation qui devraient, à vrai dire, être menées en permanence.

*Le ministre de la Mobilité* observe que les parkets doivent disposer du temps d'adaptation nécessaire. De même, les entreprises qui installent des éthylotests antidémarrage doivent disposer d'un temps d'adaptation suffisant. À l'heure actuelle, environ 25 éthylotests antidémarrage sont installés chaque année. À l'avenir, ce nombre pourrait atteindre les 10 000 unités selon des chiffres de la police. Pour le reste, les campagnes de sensibilisation – qui, soit dit en passant, relèvent de la compétence des Régions – pourront être lancées dès que la loi aura été adoptée.

L'article est adopté sans modification par 14 voix et une abstention.

#### Art. 25/1-3 (*nouveaux*)

*Mme Annick Lambrecht (sp.a)* commente son amendement n°5 (DOC 54 2868/5). Durant les auditions consacrées à la problématique des délits de fuite, il a été signalé que la distinction entre le fait de ne pas rester sur place et le fait de prendre la fuite a perdu sa raison d'être à l'heure de la communication instantanée. Il conviendrait de supprimer cette distinction dans le Code de la route.

*Le ministre de la Mobilité* observe qu'à l'heure de la communication instantanée, il est tout de même possible d'imaginer des situations justifiant cette distinction. En outre, il serait inapproprié, sur le plan légistique, de modifier l'arrêté royal de 1975 – qui établit le Code de la route – par le biais d'une loi. Enfin, l'examen de cette problématique se poursuit et il faut se garder de toute précipitation.

L'amendement n° 5 est rejeté par 9 voix contre une et 5 abstentions. Il n'est donc pas procédé à l'insertion de nouveaux articles 25/1, 25/2 et 25/3.

\*  
\* \*

L'ensemble du projet de loi, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

À la demande de M. Marcel Cheron, son auteur principal, la proposition de loi n° 1927 est dissociée et ne devient donc pas sans objet.

De wetsvoorstellen nrs. 284 en 727 vervallen.

*De rapporteur,*

Veli YÜKSEL

*De voorzitter,*

Karine LALIEUX

Uitvoeringsbesluiten krachtens artikel 108 van de Grondwet: Artikel 38, § 3, 5° van de wet van 16 maart 1968.

Les propositions de loi n<sup>os</sup> 284 et 727 deviennent sans objet.

*Le rapporteur,*

Veli YÜKSEL

*La présidente,*

Karine LALIEUX

Disposition nécessitant des mesures d'exécution en application de l'article 108 de la Constitution: l'article 38, § 3, 5° de la loi du 16 mars 1968.

## BIJLAGE

## ANNEXE

LOI RELATIF A L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
W IZ I G I N G E N W EGVERKEERSW ET 1968

3 hoofdmaatregelen:

1. Alcohol achter het stuur bestrijden
2. “Wegpiraten” aanpakken
3. Kentekenplaataansprakelijkheid aanscherpen



17/01/2018

COMM INFRA

1

## 1. Alcohol achter het stuur bestrijden



Rechter kan alcoholslot steeds beperken tot **bepaalde voertuigcategorieën**, behalve waarmee overtreding begaan werd (ter bestrijding werkloosheidsval- op vraag van de rechters)



17/01/2018

COMM INFRA

2



## Verplicht alcoholslot vanaf 1,8g/l (= tenzij rechter uitdrukkelijk motiveert)

1,8 g/l =  $\pm 10$  bières en moins de 2 heures

En 2015: 10,000 personnes verbalisées avec  $>1,8\%$  (info VIAS et PV 2015)

### Le risque d'accident est élevé (dès la 1<sup>ère</sup> infraction) !

Les chiffres d'accidents de la route 2015 démontrent que **43%** des conducteurs contrôlés positifs avaient plus de 1,8 g/l. **Alcool au volant = killer sur nos routes!**

| Bloedalcoholconcentratie | Relatief risico op ernstige ongevallen | Risiconiveau              |
|--------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| 0.1 – 0.5g/l             | 1–3 x                                  | matig verhoogd risico     |
| 0.5 – 0.8g/l             | 2–10 x                                 | gemiddeld verhoogd risico |
| 0.8 – 1.2g/l             | 5–30 x                                 | sterk verhoogd risico     |
| $\geq 1.2$ g/l           | 20–200 x                               | extreem verhoogd risico   |



Bron : Gadgiljeka et al., 2010 IN: Meesman et al., 2011, geciteerd door BIVV in *Rijden onder invloed van alcohol en drugs*, 2014.

17/01/2018

COMM INFRA

3

| BAC        | Conducteurs récidives |
|------------|-----------------------|
| 1.2 g/l    | 13%                   |
| 1.8 g/l    | 21%                   |
| $>1.8$ g/l | 50%                   |

- En fixant 1,8g/l, on vise non seulement à décourager la récidive au volant mais on sanctionne aussi certainement des personnes qui au-delà de 1,8g/l sont susceptibles d'être déjà des récidivistes.

#### En résumé :

- 1) On vise les personnes qui ont le plus de risque de causer un accident
- 2) On vise essentiellement les récidivistes



17/01/2018

COMM INFRA

4

## Alcoholslot opgelegd door rechters - schema

| Quand la mesure s'applique-t-elle?                                                                      | AS IS                                                 | TO BE                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Overtreders in staat van dronkenschap                                                                | Alcoholslot (facultatief)<br>(1-5 jaar of levenslang) | Alcoholslot (facultatief)<br>(1-3 jaar of levenslang)                                   |
| 2. Overtreders in staat van lichte herhaling (min. 2 overtredingen $\geq 0,8\text{pm}$ binnen 3 jaar)   |                                                       |                                                                                         |
| 3. Eenmalige overtreders                                                                                |                                                       |                                                                                         |
| - $\geq 0,8\text{pm}$                                                                                   |                                                       | Alcoholslot<br>(1-3 jaar of levenslang)<br>OF<br>keuze overtreder :<br>even lang verval |
| - $\geq 1,8\text{pm}$                                                                                   |                                                       |                                                                                         |
| 4. Overtreders in staat van zware herhaling (minimum 2 overtredingen $\geq 1,2\text{pm}$ binnen 3 jaar) |                                                       |                                                                                         |

## Kostprijs alcoholslot (2017)

- Toestel en downloads : 2200 € /jaar (leaseprijs, maandelijkse afbetaling mogelijk) of 2250 €/jaar (aankoop, in één keer te betalen)
- Omkaderingsprogramma: 1210 €/jaar of 1700€/ 3 jaar
- 9,34 €/dag op jaarbasis
- Geldboete: 1200 € tot 12000 € (bij recidive 2400 € tot 30000 €)  
→ rechter kan de kosten van het alcoholslot (toestel, downloads, programma) aftrekken van de geldboete tot maximum 1€

## Vluchtmisdrijf: strengere maximumbestrafing + differentiatie

| Détails de la mesure : Introduction d'une <b>distinction</b> entre différents types de délits de fuite |                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Articles                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ➤ Accident matériel                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Emprisonnement de 15 jours à <b>6 mois</b></li> <li>une amende de 200 euros à 2000 euros</li> <li><i>ou d'une de ces peines seulement</i></li> </ul>                                                                                                               | <b>Art 33 §1</b>                          |
| ➤ Accident avec coups ou blessures                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Emprisonnement de 15 jours à <b>3 ans</b></li> <li>Amende de 400 euros à 5000 euros</li> <li><i>ou d'une de ces peines seulement</i></li> <li>déchéance du droit de conduire d'une durée de <b>3 mois</b> au moins à 5 ans au plus ou à titre définitif</li> </ul> | <b>Art 33 § 2, 1<sup>er</sup> alinéa</b>  |
| ➤ Accident mortel                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Emprisonnement de 15 jours à <b>4 ans</b></li> <li>Amende de 400 euros à 5000 euros</li> <li><i>ou d'une de ces peines seulement</i></li> <li>déchéance du droit de conduire d'une durée de <b>3 mois</b> au moins à 5 ans au plus ou à titre définitif</li> </ul> | <b>Art 33 § 2, 2<sup>ème</sup> alinéa</b> |

## Inwerkingtreding nieuwe wet

- **15 februari 2018**
- Bepalingen omtrent het **alcoholslot: 1 juli 2018** (tijd voor magistratuur, dienstencentra, omkaderingsinstelling om zich te conformeren aan nieuwe wetgeving). Nieuwe regels enkel van toepassing voor feiten begaan na 1 juli 2018.