

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

29 februari 2008

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet betreffende de
politie over het wegverkeer, gecoördineerd
op 16 maart 1968, met het oog op het
bestrijden van recidive gedrag in het verkeer**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh
c.s.)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

29 février 2008

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière, coordonnée
le 16 mars 1968, en vue de lutter contre
la récidive en matière de roulage**

(déposée par M. Jef Van den Bergh et consorts)

SAMENVATTING

*Dit wetsvoorstel strekt ertoe de termijnen inzake
herhaling en verjaring van verkeersovertredingen te
harmoniseren. Daarnaast beoogt dit voorstel het gebruik
van een aantal geavanceerde technologieën in te voeren
die recidive gedrag kunnen voorkomen.*

RÉSUMÉ

*Cette proposition de loi vise à harmoniser les délais
de récidive et de prescription en ce qui concerne les
infractions routières. Elle vise également à introduire
l'utilisation d'une série de technologies de pointe sus-
ceptibles de prévenir la récidive.*

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V-N-VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Plenum</i>
<i>COM</i> :	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT</i> :	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Séance plénière</i>
<i>COM</i> :	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT</i> :	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

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
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het bestrijden van recidive gedrag in het verkeer betekent een bijzonder belangrijke bijdrage tot de verkeersveiligheid. In de verkeerswet zijn reeds belangrijke strafbepalingen opgenomen in verband met de herhaling van bepaalde inbreuken. Maar daarmee is niet alles opgelost. Om een goed beeld te krijgen van wie recidiveert, moeten politie en justitie kunnen beschikken over een databank van de verkeersovertredingen.

Bovendien moet de verkeerswet voldoende toespitst zijn op een meer adequate aanpak van recidivisten. Het voorliggend wetsvoorstel wil daartoe bijdragen door op de eerste plaats de termijnen inzake herhaling en ook inzake verjaring van verkeersovertredingen te harmoniseren en door op de tweede plaats het gebruik van een aantal geavanceerde technologieën in te voeren die preventief werken inzake het recidive gedrag.

1. De termijnen inzake herhaling van inbreuken op de verkeerswet.

Voor de belangrijkste inbreuken op de verkeerswet geldt een termijn van herhaling van drie jaren: het rijden met een verboden radarverklipper (artikel 29*bis*), de onwetendheid van een bedrijf in verband met de informatie over wie er op het moment van de overtreding achter het stuur van de bedrijfswagen zat (artikel 29*ter*), de 0,8 alcoholpromille in het bloed (artikel 36), het drugsgebruik in het verkeer (artikel 37*bis*), bijzondere bepalingen in verband met het verval van het recht op sturen (artikel 38). Daarnaast worden veroordelingen voor verkeersovertredingen gedurende drie jaren vermeld in het strafregister (artikel 619 SW). Het is niet verdedigbaar dat daarentegen de herhaling voor bepaalde zeer ernstige verkeersinbreuken (tweede tot en met vierde graad) slechts een termijn van één jaar geldt. Het gaat hier om de «zware» verkeersovertredingen van artikel 29, § 4, – waaronder o.a. exuberante snelheidsovertredingen of het spookrijden op de autosnelwegen – en over het rijden zonder geldig rijbewijs (artikel 30, § 4).

Een tweede probleem betreft het verschil inzake verjaring van de strafvordering. Het is weinig logisch om de verjaringstermijn voor het rijden onder invloed, het vluchtmisdrijf en het rijden zonder geldig rijbewijs op drie jaren te stellen, en andere ernstige misdrijven zoals het hebben van een radarverklipper of een extreme snelheidsovertreding of een andere vorm van extreem agressief en risicovol rijgedrag op slechts één jaar.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Lutter contre la récidive en matière de circulation routière contribue considérablement à améliorer la sécurité routière. Si la loi relative à la police de la circulation routière prévoit déjà des dispositions pénales importantes en ce qui concerne la récidive de certaines infractions, elle ne résout pas tout. Pour permettre à la police et à la justice de se faire une idée précise des récidivistes, il faut que celles-ci disposent d'une base de données des infractions routières.

En outre, la loi relative à la police de la circulation routière doit suffisamment veiller à lutter de manière plus adéquate contre les récidivistes. La présente proposition de loi veut y contribuer, d'une part, en harmonisant les délais de récidive et de prescription en ce qui concerne les infractions routières et, d'autre part, en introduisant l'utilisation d'une série de technologies de pointe propres à prévenir la récidive.

1. Les délais de récidive concernant les infractions au Code de la route

Pour les infractions de roulage les plus graves, le délai de récidive est fixé à trois ans: rouler avec un détecteur de radar interdit (article 29*bis*), le fait qu'une entreprise ignore qui conduisait le véhicule de société au moment de l'infraction (article 29*ter*), concentration d'alcool de 0,8 gramme par litre de sang (article 36), usage de drogues pendant la conduite (article 37*bis*), dispositions particulières relatives à la déchéance du droit de conduire (article 38). En outre, les condamnations consécutives à des infractions de roulage sont mentionnées pendant trois ans dans le casier judiciaire (article 619 du Code d'instruction criminelle). Il est dès lors inacceptable que pour la récidive portant sur certaines infractions particulièrement graves (allant du deuxième au quatrième degré), le délai prescrit ne soit que d'une année. Il s'agit, en l'occurrence, des infractions «graves» visées à l'article 29, § 4, parmi lesquelles un dépassement important de la vitesse autorisée ou la conduite à contre sens sur les autoroutes, et la conduite sans permis de conduire valable (article 30, § 4).

Un deuxième problème concerne la différence en matière de prescription de l'action publique. Il n'est guère logique que si l'on conduit sous influence, commet un délit de fuite et roule sans permis de conduire valable, le délai de prescription soit fixé à trois ans alors que si l'on conduit un véhicule équipé d'un détecteur de radar, roule à une vitesse particulièrement excessive ou présente une autre forme de conduite particulièrement agressive ou dangereuse, il ne soit que d'un an.

Dit wetsvoorstel wil zowel de herhalingstermijnen als de termijnen voor verjaring van strafvordering harmoniseren op drie jaar.

2. Veiligheidstechnologieën ter preventie van recidive gedrag in het verkeer.

Ondertussen zijn er een aantal veelbelovende technologieën op de markt, die op langere termijn standaard kunnen ingebouwd worden in elk voertuig, maar die op kortere termijn ook gebruikt kunnen worden in de justitiële afhandeling van allerlei vormen van recidive gedrag (sturen onder invloed, exuberante snelheden etc).

a. Het alcoholslot

De verkeerswet heeft in ons land strenge bepalingen opgenomen in verband met het rijden onder invloed. Alhoewel er de laatste tijd enige vooruitgang gemeld kan worden, ontbreekt het nog aan afdoende controles. Bovendien zijn deze controles niet alleenzalmakend. Een hoog controleniveau kan immers niet zomaar bereiken dat de probleemdrinkers hun gedrag diepgaand wijzigen. En probleemdrinkers zijn er ook in ons land meer dan voldoende: volgens de gezondheidsenquête in 2001 van het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid was op dat moment ongeveer 10% van de mannelijke bevolking van ons land probleemdrinker¹. Bij de vrouwen lag dat percentage een heel stuk lager, maar zoals men weet is deze bevolkingscategorie haar «achterstand» ook op dat vlak langzaam aan het inhalen, zeker bij de leeftijdsgroep van de vrouwelijke bezitters van een rijbewijs.

Ook aan het bestraffen van recidive heeft de wetgever reeds gedacht. Op de eerste plaats zijn er in de verkeerswet zwaardere boetes en zelfs bijkomende gevangenisstraffen voorzien voor recidivisten, waaronder het verval van het recht op sturen. Maar straffen is niet voldoende. Het is belangrijk dat er bij overtredingen van deze aard ook begeleidende veiligheidsmaatregelen worden genomen die de overtreder langs een andere weg dan de straf nog meer aanzetten om zijn gedrag in de toekomst te wijzigen. In die context kan de rechter nu reeds op basis van artikel 38 van de wet bepalen dat de dader die veroordeeld wordt tot een verval van het recht op sturen, ook een aantal onderzoeken en examens zal

¹ Onder «probleemdrinken» wordt verstaan: het drinkgedrag van mensen dat persoonlijke en/of sociale problemen meebrengt, zoals bv. familiale of relatieproblemen ten gevolge van het alcoholgebruik, problemen op het werk, het stiekem drinken, *blackouts* onder invloed van de alcohol enz. Probleemdrinkers zijn niet noodzakelijk alcoholisten, maar velen van hen zitten op een hellend vlak naar alcoholverslaving toe.

Nous souhaitons harmoniser tant les délais de récidive que les délais de prescription de l'action publique en les portant à trois ans.

2. Les technologies de sécurité en vue de prévenir la récidive dans la circulation.

Une série de technologies prometteuses sont actuellement disponibles sur le marché et pourront, à plus long terme être intégrées de série dans tout véhicule. À plus court terme, elles pourraient également être utilisées dans le cadre des procédures judiciaires relatives à diverses formes de récidives (conduite sous influence, vitesse excessive, etc.)

A. L'alcolock

Dans notre pays, la loi relative à la police de la circulation routière contient des dispositions sévères concernant l'alcool au volant. Or, bien qu'il puisse être fait état d'un certain progrès ces derniers temps, les contrôles efficaces font encore défaut. En outre, ces contrôles ne sont pas la seule planche de salut. Un simple renforcement du niveau de contrôle ne permet pas de faire en sorte que les personnes qui consomment de l'alcool en quantités excessives modifient radicalement leur comportement. Or, notre pays ne manque certainement pas de buveurs problématiques: il ressort de l'enquête menée en 2001 par l'Institut scientifique de Santé publique qu'à cette époque, 10% environ de la population masculine de notre pays consommait trop d'alcool¹. Chez les femmes, ce pourcentage était beaucoup plus faible mais on sait que cette catégorie de la population est en train de rattraper lentement son «retard» dans ce domaine également, certainement au sein du groupe d'âge des détentrices d'un permis de conduire.

Mais le législateur a déjà planché sur la répression de la récidive. Tout d'abord, la loi relative à la police de la circulation routière prévoit de plus lourdes amendes, voire des peines d'emprisonnement supplémentaires pour les récidivistes, dont la déchéance du droit de conduire. Mais sanctionner ne suffit pas. Il importe qu'en cas d'infractions de cette nature, on prenne aussi des mesures d'accompagnement qui incitent le contrevenant, par un autre biais que la sanction, à modifier son comportement à l'avenir. Dans ce contexte, le juge peut d'ores et déjà déterminer, en vertu de l'article 38 de la loi, que le contrevenant condamné à la déchéance du droit de conduire devra également subir une série d'examens. En

¹ Par «consommation excessive d'alcool» on entend: toute consommation entraînant des problèmes pour l'individu et/ou son entourage, tels que des problèmes familiaux ou relationnels résultant de la consommation d'alcool, des problèmes au travail, le fait de boire en cachette, des *black-out* sous l'influence de l'alcool, etc. Ces consommateurs ne sont pas nécessairement des alcooliques mais bon nombre d'entre eux risquent de le devenir.

moeten ondergaan. Indien de overtreding gepaard ging met doden of zwaargewonden, zijn deze onderzoeken en examens zelfs verplicht. Daarbij komt nog eens dat de rechter de dader ook kan verplichten tot «bijzondere cursussen» of tot een verkeerstherapie.

Deze regelgeving is zeker een stap vooruit. Er is bovendien nog meer mogelijk. De voortschrijdende technologie heeft het nl. mogelijk gemaakt om, naar de toekomst toe, nog veel meer preventief te werken, nl. door de installatie van een alcoholslot op het voertuig. Dit apparaat, ingebouwd in het voertuig, verhindert dat het voertuig start indien de bestuurder niet in het toestel geblazen heeft, en ook wanneer uit de test blijkt dat de bestuurder alcohol genomen heeft. Het apparaat heeft zijn nut reeds meer dan voldoende bewezen: ervaringen in de VSA en Canada hebben uitgewezen dat het verplichten van alcoholsloten de alcoholrecidive fors doet dalen, zelfs tot 95%, tijdens de gebruikperiode. Ook een Europese studie, gecoördineerd door het BIVV, omtrent het gebruik van het alcoholslot in verschillende types van motorvoertuigen komt tot zeer positieve conclusies.

Het toestel wordt reeds gebruikt in de VSA, Zweden, Finland, Australië, Canada. Pilootprojecten hadden of hebben plaats in andere landen als Frankrijk, Groot-Brittannië. Zweden wil, met respect voor de regels inzake vrij verkeer van goederen in de Europese Unie, het toestel verplicht laten installeren in alle vrachtwagens en autocars en autobussen vanaf 2010, en in 2012 voor nieuwe wagens. Overigens bieden sommige autoconstructeurs het apparaat reeds als optie bij nieuwe vrachtwagens en auto's aan. Ook Nederland bereidt een reglement voor waarbij het alcoholslot verplichtend opgelegd wordt aan probleemdrinkers.

Het toestel werd ondertussen reeds ernstig frauderesistent. Het is bijna onmogelijk om een andere persoon die niet gedronken heeft, de test te laten ondergaan in de plaats van de bestuurder of om de wagen te starten zonder test van de bestuurder zelf.

Voorliggend wetsvoorstel wil ook in ons land het alcoholslot een rol laten spelen in de preventie van het alcoholgebruik achter het stuur, in het kader van de strijd tegen de alcoholrecidive.

In ons voorstel is het alcoholslot in het strafrechtelijke kader geen automatische vervanging van justitiële sancties zoals boetes, gevangenisstraffen en een mogelijk verval van het recht op sturen. Het verplichte alcoholslot kan eventueel een aanvulling zijn van de sancties of een (al dan niet gedeeltelijk) alternatief. Het is aan de rechter om in de concrete situatie te bepalen wat er moet gebeuren. Wel wil voorliggend wetsvoorstel de eventuele

outr, s'il s'agit d'une infraction entraînant des morts ou des blessés graves, ces examens sont même obligatoires. Qui plus est, le juge peut également obliger l'auteur à suivre des «cours spécifiques», voire une thérapie à la circulation routière.

Cette réglementation représente indubitablement un progrès. D'autres mesures sont encore envisageables. Ainsi, les avancées technologiques ont permis de privilégier davantage encore la prévention, notamment par l'installation d'un alcolock sur le véhicule. Ce dispositif, intégré dans le véhicule, empêche le démarrage de celui-ci si le conducteur n'a pas soufflé dans l'appareil ou si le test révèle qu'il a consommé de l'alcool. L'appareil a déjà suffisamment prouvé son utilité: des expériences aux États-Unis et au Canada ont démontré que l'obligation de disposer d'un alcolock a entraîné une forte diminution de la récidive alcoolique, jusqu'à 95%, au cours de son utilisation. Une étude européenne relative à l'utilisation d'alcolocks sur différents types de véhicules à moteur, menée en concertation avec l'IBSR, a également abouti à des conclusions très positives.

L'appareil est déjà utilisé aux États-Unis, en Suède, en Finlande, en Australie et au Canada. Des projets pilotes ont eu lieu ou sont en cours dans d'autres pays comme la France et la Grande-Bretagne. La Suède souhaite, dans le respect des règles en matière de libre circulation des biens au sein de l'Union européenne, imposer l'installation de l'appareil dans tous les camions, bus et autocars à partir de 2010, et dans toutes les nouvelles voitures à partir de 2012. D'ailleurs, certains constructeurs automobiles proposent déjà l'appareil en option dans les nouveaux camions et les nouvelles voitures. Les Pays-Bas préparent également une réglementation imposant l'alcolock aux buveurs problématiques.

Entre-temps, l'appareil résiste déjà bien à la fraude. Il est pratiquement impossible pour le conducteur de faire subir le test à une autre personne qui n'a pas bu, ou de démarrer la voiture sans se soumettre lui-même au test.

La présente proposition de loi vise à ce que, dans notre pays également, l'alcolock joue un rôle dans la prévention de l'alcool au volant, dans le cadre de la lutte contre la récidive alcoolique.

Dans notre proposition, l'alcolock ne remplace pas automatiquement, dans le cadre pénal, les sanctions judiciaires comme les amendes, les peines de prison et l'éventuelle déchéance du droit de conduire. Le placement obligatoire de l'alcolock peut éventuellement compléter les sanctions ou servir d'alternative (partielle ou non). C'est au juge qu'il appartient de décider dans la situation concrète. La présente proposition de loi vise

verplichting van het alcoholslot koppelen aan de alcohol-recidive of aan de graad van afhankelijkheid, voor zover deze afhankelijkheid zou blijken uit de in artikel 38, § 3, vermelde onderzoeken.

De ervaring in het buitenland heeft uitgewezen dat de positieve resultaten met het alcoholslot achteruit gaan eenmaal de verplichte gebruikperiode voorbij is. Een gunstig en blijvend effect van het tijdelijk verplichte alcoholslot wordt wel sterk bevorderd indien er, nadat de medische toestand van de bestuurder terug conform is met de medische minimumnormen, tegelijkertijd met het verplichte alcoholslot ook ondersteunende maatregelen worden genomen bv. specifieke groepsessies over alcohol in het verkeer of een verkeerstherapie, regelmatig verslag en verantwoording van het gedrag bij een deskundig begeleider, eventueel een vrijwillig lidmaatschap van een zelfhulpgroep... Daarom bepaalt het wetsvoorstel dat de rechter dergelijke ondersteunende maatregelen met de dader kan overeenkomen of kan opleggen. Een continue opvolging van het gedrag van deze mensen aan de hand van de blaasresultaten in het alcoholslot lijkt ons, als minimum, steeds vereist. Dit kan o.i. best gebeuren door een bevoegde instantie die de rijgeschiktheid kan beoordelen, nl. de CARA-afdeling van het BIVV.

Aan de rechter wordt de mogelijkheid gegeven om de verplichte gebruikperiode van het alcoholslot te verlengen zolang de begeleider van CARA dit noodzakelijk acht. Eventueel kan het BIVV ook de taak op zich nemen om voor personen met een laag inkomen alcoholsloten te verhuren tegen een sociale prijs voor de periode die hen door de rechter wordt opgelegd.

B. De «zwarte doos»

Hulpsystemen als de «*black box*» kunnen een heilzame rol spelen in de beteugeling van onaangepaste snelheid en andere vormen van agressief gedrag. Deze technologie registreert steeds gedurende de laatste dertig seconden voor de stilstand van het voertuig het verkeersgedrag van de bestuurder; daarbij worden de gegevens die verder in de tijd teruggaan dan de laatste dertig seconden automatisch uitgewist. In principe is het ook wel mogelijk om andere data te registreren (bv. rustpauzes, afgelegde afstanden etc.), maar in dit voorstel willen wij ons beperken tot de registratie van het gedrag van de dader gedurende de dertig seconden die voorafgaan aan het stoppen van het voertuig.

Ondertussen blijkt het systeem in zijn meest elementaire gedaante wel degelijk een matigende rol te spelen voor het rijgedrag van de bestuurder, met een aanzienlijk gunstig effect inzake verkeersveiligheid: het onderzoeksproject SAMOVAR van de Europese commissie heeft

cependant à lier l'éventuelle installation obligatoire de l'alcolock à la récidive alcoolique ou au degré de dépendance, pour autant que cette dépendance ressorte des examens visés à l'article 38, § 3.

Les expériences étrangères montrent que les résultats positifs de l'alcolock diminuent après cette période obligatoire. Cependant, l'effet bénéfique durable de l'imposition temporaire de l'alcolock est toujours fortement potentialisé si, après que la situation médicale du conducteur est redevenue conforme aux normes médicales minimales, l'installation obligatoire d'un alcolock est assortie de mesures de soutien, par exemple, séances de groupes spécifiques sur l'alcool au volant, rapport régulier et justification du comportement auprès d'un accompagnateur spécialisé, éventuellement une adhésion volontaire à un groupe d'entraide, etc.). C'est la raison pour laquelle la proposition de loi prévoit que le juge peut également convenir de telles mesures de soutien avec l'auteur ou les lui imposer. Un suivi continu du comportement de ces personnes sur la base des résultats de l'alcolock nous semble un minimum indispensable. Ce suivi pourrait parfaitement être assuré par une autorité compétente en matière d'aptitude à la conduite, à savoir le département précité du CARA de l'IBSR.

Le juge a la possibilité de prolonger la période d'utilisation obligatoire aussi longtemps que l'accompagnateur du CARA l'estime nécessaire. Éventuellement, l'IBSR pourrait également se charger de louer des alcolocks à un prix social aux personnes à bas revenus pour la période qui leur est imposée par le juge.

B. La «boîte noire»

Des systèmes auxiliaires tels que la «*black box*» peuvent jouer un rôle salubre dans la répression de la vitesse inadaptée et d'autres formes de comportement agressif. Cette technologie enregistre systématiquement le comportement du conducteur au volant au cours des trente dernières secondes précédant l'arrêt du véhicule, les données antérieures aux trente dernières secondes étant automatiquement effacées. En principe, il est également possible d'enregistrer d'autres données (comme par exemple les périodes de repos, les distances parcourues, etc.), mais la présente proposition se limite à l'enregistrement du comportement de l'auteur durant les trente secondes qui précèdent l'arrêt du véhicule.

Depuis, il s'avère que le système, sous sa forme la plus élémentaire, incite effectivement le conducteur à modérer son comportement au volant et qu'il a des répercussions positives substantielles sur la sécurité routière: le projet de recherche SAMOVAR de la

uitgewezen dat het aantal letselongevallen bij auto's, vrachtwagens en autocars die uitgerust zijn met een black box, met twintig procent vermindert. Gelijkaardige onderzoeken in Duitsland wijzen op een daling met zelfs dertig procent. Dezelfde orde van resultaten worden gemeld vanuit de Verenigde Staten en Australië.

De black box wordt in realiteit reeds vaak ingebouwd. In de Verenigde Staten is twintig procent van heel het voertuigenpark reeds met de *black box* uitgerust, voor de autocars is hij zelfs verplicht. De Europese Commissie bestudeert de verplichte invoering van het apparaat, en het Europees parlement heeft gesteld dat het systeem vanaf 2009 in nieuwe wagens dient te worden geïnstalleerd.

Wij hoeven echter niet te wachten op een Europese richtlijn om nu reeds de black box te doen functioneren in de verkeersveiligheidspreventie. Reeds in 2002 bepleitte de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid het gebruik van het systeem in de justitiële en fiscale context: de geldigheid van het rijbewijs zou door de rechter beperkt kunnen worden tot voertuigen die uitgerust zijn met een *black box*.

In onderscheid met het alcoholslot heeft een deskundige opvolging hier geen zin. De gegevens die voorafgaan aan de laatste dertig seconden voor het voertuig stopt, worden immers automatisch gewist. Uiteraard is het wel mogelijk om de gegevens van de zwarte doos te analyseren bij een letselongeval, bij de behandeling van een nieuwe overtreding door de politierechtbank enz.

I.v.m. de zwarte doos stippen we ook aan dat dit apparaat bijzonder interessante informatie oplevert bij de ongevalanalyse, niet alleen voor de individuele onderzoeken, maar ook algemeen in het kader van een ruimere benadering van het verkeersonveiligheidsfenomeen vanuit de zogenaamde «accidentologie». Dit is een bijkomende reden om het apparaat in het kader van de beteugeling van het recidive risicogedrag in het verkeer te gebruiken.

C. De snelheidsbegrenzer.

Wat geldt voor de zwarte doos, gaat in zekere mate ook op voor de snelheidsbegrenzer. Uiteraard is de intelligente snelheidsbegrenzer (ISA) het meest probate middel, maar zover zijn we met deze technologie nog niet. Toch kan het voor snelheidsduivels op autosnelwegen – zowel motorfietzers als auto's – ook zin hebben om de geldigheid van hun rijbewijs bij recidive agressief gedrag (bv. exuberante snelheden) te beperken tot voor-

Commission européenne a démontré que le nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant des voitures, des camions ou des autocars équipés d'une black box diminuait de vingt pour cent. Des études analogues, menées en Allemagne, indiquent même une diminution de trente pour cent. Aux États-Unis et en Australie, l'on fait état de résultats du même ordre.

La boîte noire est déjà souvent installée d'origine. Aux États-Unis, une boîte noire équipe vingt pour cent de l'ensemble du parc automobile, boîte noire qui est même obligatoire dans les autocars. La Commission européenne étudie déjà l'installation obligatoire de l'appareil, tandis que le Parlement européen a déclaré que le système devrait être installé dans les voitures neuves à partir de 2009.

Nous ne devons toutefois pas attendre la directive européenne pour recourir d'ores et déjà à la boîte noire dans le cadre de la prévention de la sécurité routière. Dès 2002, les États généraux de la sécurité routière ont préconisé l'utilisation du système dans le contexte judiciaire et fiscal: le juge pourrait limiter la validité du permis de conduire à la conduite de véhicules équipés d'une boîte noire.

Contrairement à la situation prévalant pour l'alcolock, un suivi d'expert n'aurait aucun sens dans le cas de la boîte noire. En effet, les données relatives à la période antérieure aux trente secondes précédant l'arrêt du véhicule sont automatiquement effacées. Mais les informations contenues dans cette boîte noire peuvent bien entendu être analysées en cas de lésions corporelles occasionnées par un accident, lors de l'examen d'une nouvelle infraction par le tribunal de police, etc.

Par ailleurs, il est important de souligner que la boîte noire fournit des informations particulièrement intéressantes pour l'analyse des accidents, non seulement pour ce qui est des enquêtes individuelles, mais aussi en ce qui concerne le phénomène de l'insécurité routière considéré dans une perspective plus large («accidentologie»). Une raison supplémentaire d'utiliser cet appareil dans la lutte contre les récidivistes de la conduite dangereuse.

C. Le limiteur de vitesse

Ce qui est vrai pour la boîte noire l'est aussi, dans une certaine mesure, pour le limiteur de vitesse. Il va de soi que le limiteur de vitesse intelligent (ci-après dénommé ISA) est le moyen le plus efficace, mais cette technologie n'est pas encore au point. Il pourrait toutefois être intéressant de limiter la validité du permis de conduire des fanatiques de la vitesse sur autoroute – motards ou automobilistes – en état de récidive (du chef d'excès de

tuigen die uitgerust zijn met een klassieke snelheidsbegrenzer. ij kunnen ons voorstellen dat de installatie van een snelheidsbegrenzer bv. op een maximumsnelheid van 130 km per uur (zodanig dat de bestuurders van wagens en motorfietsers nog voertuigen kunnen voorbijsteken die aan maximumsnelheid rijden) zeker op autosnelwegen een matigende invloed zal hebben op deze bestuurders.

In dit wetsvoorstel wordt de snelheidsbegrenzer volkomen parallel behandeld met de zwarte doos. Het is aan het gerecht uit te maken welke technologie het meest aangewezen is in het concrete geval.

3. Justitiële aanpak van recidive gedrag met deze veiligheidstechnologieën.

Deze technologieën kunnen in theorie op langere termijn tot de standaarduitrusting van voertuigen behoren. Maar dat is een Europese bevoegdheid. Wel is het zonder probleem mogelijk om ze reeds te gebruiken in het kader van de justitiële aanpak van het gevaarlijke recidive gedrag in het verkeer. Er is daarbij gekozen voor de invoeging van een artikel 24*bis*, dat valt onder het hoofdstuk over het rijbewijs. Daardoor wordt meteen ook duidelijk dat de maatregel bedoeld is als veiligheidspreventie en niet als straf.

In de wet schrijven we als algemeen principe in dat de rechter bij een eerste herhaling van een ernstige overtreding, de geldigheid van het rijbewijs van de dader kan beperken tot voertuigen die uitgerust zijn met een veiligheidsuitrusting die daartoe door de Koning is erkend volgens de door hem bepaalde normen. Voor recidive inzake alcohol is dat uiteraard het alcoholslot, voor andere vormen van agressief gedrag kan dat de black box zijn of een snelheidsbegrenzer. Mogelijk komen er in de toekomst nog andere uitrustingen op de markt die eveneens een rol kunnen spelen in de aanpak van recidivisten. Daarom is de bepaling zeer algemeen gehouden.

Heeft de rechter de mogelijkheid om bij een eerste herhaling binnen de drie jaar deze maatregel te nemen, dan heeft hij geen keuze meer bij een tweede herhaling binnen de drie jaar en moet hij de maatregel toepassen. Vanzelfsprekend zijn de kosten steeds voor de dader.

Tenslotte moeten er ook strafbepalingen worden voorzien indien de dader de opgelegde veiligheidsmaatregel overtreedt, en dus een voertuig bestuurt dat niet is uitgerust met zulke veiligheidsuitrusting, terwijl de rechter dat toch had opgelegd.

vitesse très graves, par exemple) aux véhicules équipés d'un limiteur de vitesse classique. L'installation d'un limiteur de vitesse autorisant une vitesse maximale de 130 km par heure (de façon à permettre aux conducteurs de voitures et aux motards de dépasser des véhicules circulant à la vitesse maximum autorisée) incitera certainement ces conducteurs à modérer leur vitesse.

La présente proposition de loi examine le limiteur de vitesse en parallèle avec la boîte noire. Il appartiendra à la justice d'apprécier quelle est la technologie la plus adéquate dans chaque cas concret.

3. Le traitement judiciaire de la récidive grâce à ces technologies de la sécurité.

En théorie, ces technologies pourront, à plus long terme, faire partie de l'équipement de série des véhicules. Mais il s'agit d'une compétence européenne. Rien ne s'oppose toutefois à ce que l'on l'utilise déjà dans le cadre du traitement judiciaire de récidives de comportements dangereux dans la circulation. À cet égard, nous avons choisi d'insérer un article 24*bis* qui s'inscrit dans le cadre du chapitre relatif au permis de conduire, ce qui montre clairement qu'il s'agit d'une mesure de sécurité d'ordre préventif et non répressif.

Nous inscrivons comme principe général dans la loi que le juge peut, dans le cas d'une première récidive d'une infraction grave, limiter la validité du permis de conduire de l'auteur à des véhicules équipés d'un dispositif de sécurité reconnu par le Roi selon des normes fixées par lui. En ce qui concerne la récidive alcoolique, il y a bien sûr l'alcolock; tandis que pour d'autres formes de comportement agressif, il y a la *black box* ou le limiteur de vitesse. Il se peut qu'à l'avenir, d'autres équipements pouvant également jouer un rôle dans le traitement des récidivistes soient disponibles sur le marché. C'est pourquoi nous avons donné un caractère très général à la disposition.

Si le juge peut, dans le cadre d'une première récidive dans les trois ans, prendre cette mesure, il n'aura plus le choix dans le cas d'une deuxième récidive dans les trois ans et il devra appliquer la mesure. Il va de soi que les frais sont toujours à charge de l'auteur.

Enfin, il convient également de prévoir des dispositions pénales si l'auteur enfreint la mesure de sécurité imposée en conduisant un véhicule qui n'est pas équipé d'un tel dispositif de sécurité, alors que le juge l'avait imposé.

Wij stellen voor om zulke overtreding gelijk te stellen met het besturen van een voertuig terwijl het rijbewijs was ingetrokken (cfr. de artikelen 30, § 3, en 58*bis* van de verkeerswet).

Jef VAN DEN BERGH (CD&V – N-VA)
Jenne DE POTTER (CD&V – N-VA)
Roel DESEYN (CD&V – N-VA)
Peter LUYCKX (CD&V – N-VA)

Nous proposons d'assimiler cette infraction à la conduite d'un véhicule alors que le permis de conduire a été retiré (cf. articles 30, § 3, et 58*bis* de la loi relative à la police de la circulation routière).

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt een artikel 24*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 24*bis*. — Onverminderd artikel 38 kan de rechter, in geval van herhaling binnen de drie jaar van ernstige overtredingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, en indien hij geen definitief verval van het recht op sturen uitspreekt, voor een periode van een jaar tot twee jaar, de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder beperken tot voertuigen die uitgerust zijn met een veiligheidsuitrusting die daartoe door de Koning is erkend volgens de door hem bepaalde normen. De rechter kan de dader verplichten tot een medische behandeling of andere ondersteunende maatregelen, en bij het einde van de opgelegde periode zonodig beslissen tot verlenging.

Onverminderd artikel 38 beperkt de rechter bij een tweede herhaling binnen de drie jaar, indien hij geen definitief verval uitspreekt, voor een periode van twee jaar tot vijf jaar of voorgoed, de geldigheid van het rijbewijs van de dader tot voertuigen die uitgerust zijn met een veiligheidsuitrusting, die daartoe door de Koning is erkend volgens de door hem bepaalde normen. Hij kan de dader verplichten tot een medische behandeling of andere ondersteunende maatregelen, en bij het einde van de opgelegde periode zonodig beslissen tot verlenging.

De kosten zijn voor rekening van de dader.»

Art. 3

In artikel 29, § 4, van dezelfde wet worden de woorden «het jaar» vervangen door de woorden «de drie jaren».

Art. 4

In artikel 30, § 4, van dezelfde wet worden de woorden «het jaar» vervangen door de woorden «de drie jaren».

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, il est inséré un article 24*bis*, libellé comme suit:

«Art. 24*bis*. — Sans préjudice du prescrit de l'article 38, le juge peut, en cas de récidive, dans les trois ans, d'infractions graves à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, et s'il ne prononce pas de déchéance définitive du droit de conduire, limiter, pour un délai d'un à deux ans, la validité du permis de conduire du contrevenant à des véhicules équipés d'un système de sécurité reconnu par le Roi à cet effet selon des normes fixées par lui. Le juge peut imposer à l'auteur un traitement médical ou d'autres mesures de soutien et décider, à l'issue du délai imposé, de prolonger la limitation si nécessaire.

Sans préjudice du prescrit de l'article 38, le juge limitera, dans le cas d'une deuxième récidive dans un délai de trois ans, s'il ne prononce pas de déchéance définitive, la validité du permis de conduire de l'auteur à des véhicules équipés d'un système de sécurité, qui a été reconnu par le Roi à cet effet selon des normes fixées par lui et ce, pour une durée de deux à cinq ans, voire définitivement. Il peut imposer à l'auteur un traitement médical ou d'autres mesures de soutien et décider, à l'issue du délai imposé, de prolonger la limitation si nécessaire.

Les frais sont à charge de l'auteur.»

Art. 3

À l'article 29, § 4, de la même loi, les mots «l'année» sont remplacés par les mots «les trois années».

Art. 4

À l'article 30, § 4, de la même loi, les mots «l'année» sont remplacés par les mots «les trois années».

Art. 5

Artikel 30 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt:

«§ 5. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van drie maanden tot een jaar, met een boete van 200 euro tot 2000 euro en met een verval van het recht op het sturen van een voertuig voor een periode van minimum drie maanden of ten hoogste vijf jaar of voorgoed, of met één van deze straffen alleen, hij die artikel 24*bis* overtreedt.».

Art. 6

In artikel 58*bis* van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in § 1 worden de woorden «artikel 24*bis*» ingevoegd tussen de woorden «bedoeld in» en de woorden «artikel 30, §§ 1 tot 3»;

b) paragraaf 3, eerste lid, wordt aangevuld als volgt:

«Indien tot immobilisering wordt besloten in toepassing van een overtreding van artikel 24*bis*, bedraagt de periode maximum drie maanden.».

Art. 7

Artikel 68 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze wet alsmede van de ter uitvoering ervan vastgestelde besluiten verjaren door verloop van drie jaren te rekenen vanaf de dag waarop de overtreding is begaan.».

Art. 8

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

5 februari 2008

Jef VAN DEN BERGH (CD&V – N-VA)
Jenne DE POTTER (CD&V – N-VA)
Roel DESEYN (CD&V – N-VA)
Peter LUYCKX (CD&V – N-VA)

Art. 5

À l'article 30 de la même loi, il est ajouté un § 5, libellé comme suit:

«§ 5. Est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende de 200 à 2.000 euros et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de trois mois au moins et cinq ans au plus ou à titre définitif, ou d'une de ces peines seulement, quiconque enfreint l'article 24*bis*.»

Art. 6

À l'article 58*bis* de la même loi, sont apportées les modifications suivantes:

a) au §1^{er}, les mots «à l'article 24*bis*,» sont insérés entre les mots «visés» et les mots «à l'article 30, §§ 1^{er} à 3»;

b) le § 3, alinéa 1^{er}, est complété par la disposition suivante:

«Si l'immobilisation a été ordonnée à la suite d'une infraction à l'article 24*bis*, la période d'immobilisation ne peut excéder 3 mois.»

Art. 7

L'article 68 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci se prescrit par trois ans, à dater du jour où l'infraction a été commise.»

Art. 8

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

5 février 2008