

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

8 juli 2008

WETSVOORSTEL

**tot aanvulling van de gecoördineerde wetten
betreffende de politie over het wegverkeer,
teneinde de installatie van alcoholsloten in
bepaalde voertuigen verplicht te maken**

(ingediend door de heer Josy Arens)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

8 juillet 2008

PROPOSITION DE LOI

**complétant les lois coordonnées relatives à
la police de la circulation routière, en vue de
rendre obligatoire l'installation d'alcolocks
dans certains véhicules**

(déposée par M. Josy Arens)

SAMENVATTING

Er gebeuren op onze wegen nog al te veel ongevallen als gevolg van overmatig alcoholgebruik. Ondanks de zware straffen die zijn opgenomen in de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, valt op dat bepaalde mensen de wet blijven overtreden en dronken achter het stuur plaatsnemen.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe die gecoördineerde wetten aan te vullen, door een aanvullende straf in te voeren die erin bestaat de overtreders te verplichten een alcoholslot in hun auto te plaatsen.

Of die maatregel al dan niet nodig is, wordt aan het oordeel van de rechter overgelaten.

RÉSUMÉ

Beaucoup trop d'accidents surviennent encore sur nos routes à la suite de la prise d'alcool. Malgré l'établissement de peines sévères dans les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, on constate que certaines personnes n'hésitent pas à enfreindre la loi en prenant le volant en état d'ébriété.

La présente proposition de loi vise à compléter ces lois coordonnées, en instaurant comme peine complémentaire l'obligation d'installer un alcolock pour le contrevenant.

Cette mesure est laissée à l'appréciation du juge.

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V – N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ten overvloede is aangetoond dat alcoholgebruik gevaarlijk is als men daarna nog een auto bestuurt.

Volgens de officiële statistieken van 2006 reed 16,3% van de automobilisten die in een ongeval met ten minste een dode of een ernstig gewonde betrokken waren, onder invloed. Dat cijfer houdt slechts rekening met de effectief geteste bestuurders. Het percentage kan dus nog hoger liggen.

Die statistieken worden bevestigd door tal van enquêtes die werden gehouden door zowel de wegpolitie van de federale politie als het fonds Verkeersveiligheid (2005). In die studie geeft ongeveer 84% van de ondervraagden aan dat alcoholmisbruik volgens hen tot de hoofdoorzaken van de verkeersongevallen behoort.

Er bestaan strenge normen die een vermindering van het aantal ongevallen tot gevolg hebben (gehad). Overigens bevatten voormelde gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer bepalingen die het rijden onder invloed en recidive streng bestraffen.

De artikelen 34 en volgende van die wetten houden immers straffen in waarvan de maat afhangt van het alcoholgehalte per liter uitgedamde alveolaire lucht of per liter bloed.

Voor recidivisten wordt in zware boetes en daarbovenop zelfs in gevangenisstraffen voorzien, met eventueel een ontzegging van de rijbevoegdheid. Overeenkomstig artikel 38 van voormelde wetten kan de rechter ook beslissen dat wie werd veroordeeld tot een ontzegging van de rijbevoegdheid, die bevoegdheid pas kan herwinnen na het afleggen van een reeks examens. De wet voorziet in die gevallen in boetes tot 10.000 euro en een gevangenisstraf van 4 jaar.

Ondanks die strenge wetten blijven «risicodrinkers» dronken achter het stuur plaatsnemen, met soms dodelijke ongevallen tot gevolg. Het gaat hier om een heus maatschappelijk probleem dat moet worden opgelost. De huidige straffen zijn kennelijk niet zwaar genoeg om dronkenschap achter het stuur afdoend te verhinderen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il a été suffisamment démontré que la prise d'alcool est dangereuse en cas de conduite d'un véhicule.

D'après les statistiques officielles de l'année 2006, on constate que 16,3% de tous les automobilistes impliqués dans un accident, avec au moins un tué ou un blessé grave, étaient sous l'influence de l'alcool. Ce chiffre ne tient compte que des conducteurs qui ont effectivement été testés et pas les autres. Le pourcentage devrait donc être revu à la hausse.

Ces statistiques sont corroborées par de nombreuses enquêtes, menées tant par la police routière de la police fédérale que par le Fonds de sécurité routière (2005), qui laissent apparaître qu'environ 84% des personnes interrogées sont convaincues que l'alcool au volant est une des causes principales d'accidents.

Des normes sévères existent, qui ont eu (et ont) pour conséquence de faire diminuer le nombre d'accidents. D'ailleurs, la loi relative à la police de la circulation routière précitée contient des dispositions punissant sévèrement l'alcool au volant et la récidive.

En effet, les articles 34 et suivants des lois précitées prévoient des sanctions dont la gravité dépend du taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré ou par litre de sang.

Les peines pour les récidivistes, quant à elles, prévoient de lourdes amendes, voire de peines d'emprisonnement supplémentaires et, le cas échéant, la déchéance du droit de conduire. Le juge peut également déterminer, en vertu de l'article 38 de la loi susmentionnée, que le contrevenant condamné à la déchéance du droit de conduire devra, pour retrouver le droit de conduire, également subir une série d'exams. La loi prévoit ainsi des amendes pouvant aller jusqu'à 10.000 euros et un emprisonnement d'une durée de 4 ans.

Pourtant, malgré l'existence de textes normatifs sévères, il reste des buveurs «à risque», qui vont jusqu'à causer, parfois, des accidents mortels, car ils n'hésitent pas à prendre leur véhicule, et ce, en état d'ébriété. Il s'agit là d'un véritable problème de société auquel il faut remédier. Les peines actuelles ne semblent donc pas suffisantes pour empêcher la conduite en état d'ébriété.

Daarenboven schijnt in het buitenland een zeer doeltreffend systeem te zijn gevonden om dronkenschap achter het stuur te bestrijden: het alcoholslot.

In het Engels spreekt men over een «alcolock» – een samentrekking van «*breath alcohol ignition interlock device*». Dat in de wagen geïnstalleerde toestelletje verhindert het starten van de motor als de bestuurder er niet in heeft geblazen of als na het blazen erin blijkt dat hij te veel alcohol heeft gebruikt.

Het alcoholslot bestaat uit twee computergestuurde onderdelen.

Het meest zichtbare deel is een ademanalysator, waarmee de concentratie alcohol in de adem kan worden gemeten. Net als bij de door de politie gebruikte analysestoestellen moet de bestuurder in het mondstuk van het alcoholslot blazen. Dat mondstuk wordt via een kabel verbonden met het tweede onderdeel van het slot, dat zich onder de motorkap bevindt en is uitgerust met een mechanisme dat de startmotor van het voertuig kan blokkeren.

Dat tweede onderdeel vormt dus het eigenlijke «slot», dat de startmotor vergrendelt zolang de computer in het alcoholslot geen signaal tot ontgrendeling heeft gegeven. Het alcoholslot is zodanig geprogrammeerd dat de startmotor pas kan worden ontgrendeld als de bestuurder zich aan een nieuwe ademtest heeft onderworpen en als blijkt dat het alcoholgehalte in de uitgeademde lucht onder een bepaalde drempel blijft.

Het toestel is al behoorlijk fraudebestendig. Het is haast onmogelijk de test te laten doen door iemand die niet gedronken heeft of de auto te starten zonder zelf eerst de test te doen. Zo kan het toestel dusdanig worden geregeld dat de bestuurder niet alleen moet blazen vóór hij de auto start, maar ook op geregelde tijdstippen tijdens de autorit.

Het alcoholslot wordt al decennialang op grote schaal gebruikt in Noord-Amerika en Australië, waar het een alternatieve straf vormt die wordt opgelegd aan mensen die onder invloed rijden. Ook in Zweden is het toestelletje gangbaar.

Par ailleurs, il semble que, à l'étranger, un moyen très efficace pour lutter contre la prise d'alcool au volant a été trouvé: il s'agit de l'alcolock.

Le terme «alcolock» est l'abréviation de l'anglais «*breath alcohol ignition interlock device*», qui se traduit par «antidémarrreur éthylométrique». C'est un dispositif électronique, intégré dans le véhicule, qui empêche son démarrage si le conducteur n'a pas soufflé dans l'appareil ou si le test révèle qu'il a consommé de l'alcool.

Il comporte deux composants, actionnés par ordinateur.

Le composant le plus visible est l'éthylomètre permettant de mesurer la concentration d'alcool dans l'haleine. Comme pour les appareils d'analyse de l'haleine de la police, le conducteur doit souffler dans l'embout de l'alcolock. Ce dernier est relié via un câble au deuxième composant monté sous le capot et équipé d'un mécanisme pouvant bloquer le démarreur du véhicule.

Ce deuxième composant équivaut donc à un système de verrouillage, qui empêche le démarreur de fonctionner tant que l'ordinateur de l'alcolock n'a pas donné le signal de déverrouillage. L'alcolock est programmé de telle façon que le démarreur ne peut être déverrouillé que si le conducteur se soumet d'abord à un alcootest et qu'ensuite la concentration d'alcool dans son haleine ne dépasse pas un certain seuil.

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. Ainsi, l'appareil peut être réglé de façon à ce que le conducteur doive souffler non seulement avant de démarrer mais également à des intervalles réguliers pendant la conduite.

L'alcolock est déjà utilisé depuis plusieurs décennies à grande échelle en Amérique du Nord et en Australie comme peine alternative en cas de conduite sous l'influence de l'alcool. La Suède l'utilise également.

Bovendien heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), in samenwerking met de Europese Commissie, in 2006 een proefproject gelanceerd onder de titel «*Alcolock implementation in the European Union: An in-depth qualitative field trial*» (zie ook BIVV-website, rubriek «Europees proefproject rond «alcolocks»¹).

De Europese studie bestond uit een analyse van de ervaringen van vijf groepen van bestuurders bij wie een alcoholslot in de auto was geplaatst:

- buschauffeurs in Noorwegen;
- buschauffeurs in Spanje;
- chauffeurs van zware vrachtwagens in Duitsland;
- recidiverende dronken bestuurders in België;
- alcoholverslaafden in België.

Samengevat luiden de conclusies van dat project dat «[de] interviews met de recidivisten en de alcoholafhankelijke patiënten [...] indicaties [opleverden] dat het alcolockprogramma een gunstig effect zou kunnen hebben op hun intenties (...) De familie van de recidivisten en de alcoholafhankelijke patiënten bleek het toestel positief te evalueren.»

De eindconclusie van de onderzoekers is dat het mogelijk is het alcoholslot te gebruiken in een Europese context en ze formuleren zelfs aanbevelingen met het oog op toekomstige toepassingen van het systeem in Europa.

In het licht van wat voorafgaat, lijkt het voor België opportuun de verkeersveiligheid drastisch te verbeteren door passende en doeltreffende maatregelen te nemen, zoals de verplichte installatie van een alcoholslot in de auto van mensen die in staat van dronkenschap achter het stuur hebben plaatsgenomen.

Dit wetsvoorstel heeft niet tot doel de in de wetten betreffende de politie over het wegverkeer opgenomen straffen op te heffen in geval van overtredingen van de bepalingen in verband met alcoholgebruik. Veeleer is het de bedoeling te voorzien in bijkomende sancties voor wie de wet overtreedt door te rijden met een alcoholgehalte van meer dan 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht.

De overtreder die aldus wordt verplicht een alcoholslot in zijn auto te plaatsen moet zelf de kosten van die installatie dragen.

En outre, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), en collaboration avec la Commission européenne, a rendu public, en juin 2006, un projet pilote intitulé: «alcolock: projet pilote européen».

L'étude européenne consistait à analyser les expériences de cinq groupes de conducteurs, qui ont roulé pendant un an avec un système alcolock:

- chauffeurs de bus en Norvège;
- chauffeurs de bus en Espagne;
- chauffeurs de poids lourds en Allemagne;
- récidivistes en matière de conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique;
- personnes dépendantes de l'alcool en Belgique.

Les résultats de ce projet indiquent en substance que: «si l'on croit les interviews avec les récidivistes et les patients dépendants de l'alcool, le programme alcolock pourrait influencer leurs intentions de manière positive (...) Les familles des récidivistes et patients dépendants de l'alcool ont évalué l'appareil de manière positive».

Les chercheurs en concluent que l'alcolock peut être utilisé dans un contexte européen et formulent même des recommandations pour des applications futures du système en Europe.

Au regard de ce qui précède, il apparaît opportun pour la Belgique d'aller de l'avant en matière de sécurité routière, en prenant des mesures adéquates et efficaces, telles que l'obligation d'installer un alcolock dans le véhicule de certains contrevenants reconnus coupables d'avoir conduit en état d'ébriété.

La présente proposition n'a pas pour effet d'abroger les peines prévues dans la loi relative à la police de la circulation routière en cas de contravention aux dispositions inhérentes à la prise d'alcool. Elle vise plutôt à compléter les sanctions prévues pour les personnes qui ont enfreint la loi en conduisant un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

Le contrevenant, puni de l'obligation d'installer un alcolock dans son véhicule, devra seul assumer les frais inhérents à l'installation de l'appareil dans son véhicule.

¹ <http://www.bivv.be/main/Actualiteit/InHetNieuws/NieuwsDetail.shtml?detail=718865364&language=nl>

Het toestel moet beantwoorden aan de bij koninklijk besluit uitgevaardigde technische voorschriften.

Het komt de rechter toe te oordelen of de plaatsing van een alcoholslot al dan niet opportuun is.

Cet appareil devra répondre aux normes techniques prescrites par un arrêté royal.

L'opportunité de la mesure est laissée à l'appréciation du pouvoir judiciaire.

Josy ARENS (cdH)

WETSVOORSTEL**Artikel 1.**

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

Art. 2.

In de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt een artikel 36/1., ingevoegd, luidende:

«Art. 36/1. — Al wie de wet overtreedt wegens alcoholmisbruik achter het stuur kan, bij wijze van bijkomende straf, worden verplicht een alcoholslot in zijn auto te plaatsen.

De Koning bepaalt de technische kenmerken waaraan dat toestel moet voldoen. Het toestel moet het starten van het voertuig verhinderen, als blijkt dat de bestuurder een alcoholgehalte heeft van meer dan 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht.».

26 juni 2008

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}.**

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

Art. 2.

Dans les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, est inséré un article 36/1., rédigé comme suit:

«Art. 36/1. — Toute personne qui enfreint la loi pour des faits liés à l'alcoolisme au volant peut voir sa peine complétée par l'obligation d'installer un alcolock dans son véhicule.

Le Roi détermine les caractéristiques techniques auxquelles cet appareil doit répondre. Cet appareil doit empêcher la mise en route du véhicule, s'il apparaît que le conducteur a un taux d'alcoolémie supérieur à 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.».

26 juin 2008

Josy ARENS (cdH)