

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2019

4 octobre 2019

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 16 mars 1968
relative à la police de la circulation routière,
visant à réduire la limite légale du taux
d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les
conducteurs novices**

(déposée par
MM. Emmanuel Burton et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2019

4 oktober 2019

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 16 maart 1968
betreffende de politie over het wegverkeer,
teneinde het wettelijk toegestane maximale
alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te
verlagen tot 0,2 promille**

(ingediend door
de heren Emmanuel Burton c.s.)

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à réduire la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices, par analogie avec les conducteurs professionnels.

Par “conducteurs novices”, on entend:

- les conducteurs de véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire est requis et qui détiennent leur premier permis de conduire depuis moins de trois ans;*
- les conducteurs de véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire ne peut être délivré qu'à partir de l'âge de 18 ans (catégorie A1, A2, A et B): en ce qui les concerne, la tolérance zéro s'applique à partir du jour où le premier de ces permis est valablement établi, pour autant qu'ils se trouvent au volant d'un véhicule à moteur pour lequel la délivrance d'un de ces permis a été demandée;*
- les conducteurs de véhicules à moteur qui sont titulaires d'un permis de conduire provisoire (le titre qui tient lieu de permis de conduire au sens de la loi);*
- les conducteurs de véhicules à moteur qui ne disposent pas (encore) du permis de conduire requis.*

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor onervaren bestuurders te verlagen tot 0,2 promille, naar analogie met de beroepschauffeurs.

Met “onervaren bestuurders” wordt het volgende bedoeld:

- de bestuurders van motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs is vereist, die sinds minder dan drie jaar houder zijn van hun eerste rijbewijs;*
- de bestuurders van motorvoertuigen waarvoor pas vanaf de leeftijd 18 jaar een rijbewijs kan worden afgeleverd (categorieën A1, A2, A en B); voor die bestuurders geldt een nultolerantie van toepassing zijn vanaf de dag waarop het eerste van die rijbewijzen geldig wordt afgeleverd, voor zover zij zich aan het stuur bevinden van een motorvoertuig waarvoor de aflevering van één van die rijbewijzen werd aangevraagd;*
- de bestuurders van motorvoertuigen die houder zijn van een voorlopig rijbewijs (het document dat het rijbewijs zoals bedoeld in de wet vervangt);*
- de bestuurders van motorvoertuigen die (nog) niet over het vereiste rijbewijs beschikken.*

00599

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à abaisser la limite légale du taux d'alcoolémie pour les conducteurs novices.

En 2011, dans la Résolution du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 (2010/2235(INI))¹ le Parlement européen:

— au point 48: “appelle de ses vœux un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union; recommande une limite de 0 ‰, assortie d'une marge de tolérance réduite, scientifiquement fondée, pendant les deux premières années pour les conducteurs débutants et de façon permanente pour les conducteurs professionnels;”;

— au point 36: “recommande l'utilisation des éthylotests anti-démarrage de véhicules (“alcolocks”) comme mesure de réhabilitation pour les conducteurs qui ont déjà été condamnés à plusieurs reprises pour conduite en état d'ébriété;”.

En 2001, la Commission plaide déjà pour limiter le taux maximum d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs novices et les conducteurs professionnels ((C(2000) 4397).

La Commission européenne a, en avril 2017, publié l'étude “The Study on driver training, testing and medical fitness – Final report (2017, auteurs: TRL, SWOV et al.), qui recommande explicitement une limite d'alcool plus basse pour les conducteurs novices (p. 6, recommandation 6).

Cette mesure est également reprise dans le Plan d'Actions stratégique de la Commission européenne du 17 mai 2018 et dans son *Staff Working Document* du 19 juin 2019.

La quantité d'alcool ingéré se mesure de deux façons différentes: soit en mg/litre d'air alvéolaire, que l'on souffle dans un appareil de mesure (lors d'un contrôle d'haleine qui précède toujours un contrôle sanguin) soit en g/l de sang (également exprimé en unités “pour mille”), en pratiquant un contrôle sanguin (voir la table de concordance entre ces deux types de mesure, figurant en annexe de la présente proposition de loi).

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//FR>.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor de onervaren bestuurders te verlagen.

In de Resolutie van het Europees Parlement van 27 september 2011 over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020 (2010/2235(INI))¹, wordt gesteld dat het Europees Parlement:

— “pleit voor een in de gehele EU geharmoniseerde limiet voor het toegestane alcoholpercentage in het bloed; adviseert voor onervaren bestuurders gedurende de eerste twee jaar na het behalen van hun rijbewijs en voor beroepschauffeurs te allen tijde een limiet van 0‰ met een klein, op wetenschap gebaseerd bereik voor de meettolerantie aan te houden;” (punt 48);

— “adviseert om als re-integratiemaatregel alcoholsloten te installeren in voertuigen van weggebruikers die reeds vaker dan een keer zijn veroordeeld voor het rijden onder invloed van alcohol;” (punt 36).

De Europese Commissie heeft er al in 2001 voor gepleit om het wettelijk toegestane maximale alcoholgehalte voor de onervaren bestuurders en voor de beroepschauffeurs tot 0,2 promille te beperken (C(2000)4397).

In april 2017 heeft de Europese Commissie een studie met de titel *The Study on driver training, testing and medical fitness – Final report* bekendgemaakt (auteurs: TRL, SWOV et al.). Daarin wordt voor de onervaren bestuurders uitdrukkelijk een lagere alcohollimiet aanbevolen (blz. 6, aanbeveling 6).

De Europese Commissie heeft die maatregel ook opgenomen in haar strategisch actieplan *de dato* 17 mei 2018 en in haar *staff working document* van 19 juni 2019.

De hoeveelheid ingenomen alcohol wordt op twee verschillende manieren gemeten, namelijk ofwel in milligram per liter alveolaire lucht die in een meettoestel wordt geblazen (bij een ademtest, die een bloedtest altijd voorafgaat), ofwel in gram per liter bloed (ook uitgedrukt in “promille”), wanneer een bloedtest wordt afgenomen (voor de overeenstemming tussen beide meetmethodes, zie de tabel in de bijlage bij dit wetsvoorstel).

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//NL>.

À l'heure actuelle, quatre pays ont totalement interdit l'alcool au volant (0,0 g/l): la Hongrie, la République tchèque, la Roumanie et la Slovaquie. Quatre autres pays appliquent la tolérance quasi zéro de 0,2 g/l: l'Estonie, la Pologne, Chypre et la Suède. Un taux généralisé de 0,5 g/l est uniquement encore appliqué dans trois pays: la Bulgarie, le Danemark et la Finlande. Deux pays s'en tiennent encore à 0,8 g/l: Malte et le Royaume-Uni.

Les autres pays ont instauré, outre la concentration standard de maximum 0,5 g/l, un taux inférieur pour les conducteurs débutants et en général, dans la foulée, également pour les conducteurs professionnels. Notre pays est le seul qui n'applique un abaissement qu'aux seuls conducteurs professionnels et donc pas aux conducteurs débutants. Ci-dessous figure un tableau récapitulatif des taux maxima d'alcoolémie autorisés en Europe, exprimés en gramme par litre (source: ETSC, juin 2016).

Momenteel is in vier landen alcohol achter het stuur volstrekt verboden (0,0 g/l), namelijk in Hongarije, in Tsjechië, in Roemenië en in Slowakije. Vier andere landen passen een regeling toe die de nultolerantie benadert (0,2 g/l): Estland, Polen, Cyprus en Zweden. Slechts drie landen hanteren nog een algemeen alcoholgehalte van 0,5 g/l, namelijk Bulgarije, Denemarken en Finland, en twee landen houden nog vast aan een alcoholgehalte van 0,8 g/l: Malta en het Verenigd Koninkrijk.

De andere landen hebben, naast de algemeen vigerende maximumconcentratie van 0,5 g/l, een lager gehalte ingesteld voor de beginnende bestuurders en doorgaans meteen ook voor de beroepschauffeurs. Ons land is het enige waar een verlaging alleen op de beroepschauffeurs van toepassing is, en dus niet op de beginnende bestuurders. De onderstaande samenvattende tabel geeft het in de diverse Europese landen toegestane maximale alcoholgehalte weer, uitgedrukt in gram per liter (bron: ETSC, juni 2016).

	Standard/ Standaard	Conducteurs professionnels/ Professionele bestuurders	Conducteurs novices/ Onervaren bestuurders
Autriche/Oostenrijk	0,5	0,1	0,1
Belgique/België	0,5	0,2	0,5
Grand-Duché du Luxembourg/ Groothertogdom Luxemburg	0,5	0,2	0,2
Bulgarie/Bulgarije	0,5	0,5	0,5
Croatie/Kroatië	0,5	0,0	0,0
Chypre/Cyprus	0,5	0,2	0,2
Tchéquie/Tsjechië	0,0	0,0	0,0
Danemark/Denemarken	0,5	0,5	0,5
Estonie/Estland	0,2	0,2	0,2
Finlande/Finland	0,5	0,5	0,5
France/Frankrijk	0,5	0,5 (0,2 buschauffeurs/chauffeurs de bus)	0,2
Allemagne/Duitsland	0,5	0,0	0,0
Grèce/Griekenland	0,5	0,2	0,2
Hongrie/Hongarije	0,0	0,0	0,0
Irlande/Ierland	0,5	0,2	0,2
Italie/Italië	0,5	0,0	0,0
Lettonie/Letland	0,5	0,5	0,2
Lituanie/Litouwen	0,4	0,0	0,0
Malte/Malta	0,8	0,8	0,8
Pays-Bas/Nederland	0,5	0,5	0,2
Pologne/Polen	0,2	0,2	0,2
Portugal	0,5	0,2	0,2
Roumanie/Roemenië	0,0	0,0	0,0
Slovaquie/Slovakije	0,0	0,0	0,0
Slovénie/Slovenië	0,5	0,0	0,0
Espagne/Spanje	0,5	0,3	0,3
Suède/Zweden	0,2	0,2	0,2
R.-U. (i)/VK (i)	0,8	0,8	0,8
Suisse/Zwitserland	0,5	0,1	0,1

(i) Ecosse: 0,5 pour tous les groupes

(i) Schotland: 0,5 voor alle groepen

Source: ETSC, décembre 2018 + Going Abroad (ec.europa.eu) juillet 2019

Bron: ETSC, december 2018 + Going Abroad (ec.europa.eu) juli 2019

Si l'on regarde la période durant laquelle les conducteurs débutants doivent, dans d'autres pays européens, respecter les limites inférieures, on voit que, aux Pays-Bas, on a opté pour une période de cinq ans (ou sept ans pour les moins de 18 ans) et que, en Suisse et en France, une période de trois ans est prévue (en France, cette période est réduite à deux ans en cas de "conduite accompagnée").

En Allemagne, l'alcool au volant pour les moins de 21 ans ou pour toute personne qui a son permis de conduire depuis moins de deux ans est même strictement interdit.

L'Autriche a une réglementation quasiment identique à celle de l'Allemagne: l'alcool est interdit pour toute personne qui est titulaire d'un permis de conduire depuis moins de deux ans et au moins jusqu'au 20^e anniversaire pour les permis de conduire qui peuvent être obtenus avant le 18^e anniversaire.

En Belgique, la loi du 9 mars 2014, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, a déjà abaissée le taux d'alcoolémie légal pour les conducteurs professionnels à 0,2 pour mille. Les auteurs proposent à présent de suivre la tendance ainsi que la récente recommandation européenne précitée et d'étendre ce taux de 0,2 pour mille aux conducteurs novices.

En outre, il ressort de l'étude ESRA2 de 2018, qui a été coordonnée par l'Institut Vias (www.esranet.eu), qu'un pourcentage élevé de Belges (78 %) est favorable à une tolérance zéro pour les conducteurs débutants. Même 70 % des jeunes (18-34 ans) sont favorables à la tolérance zéro (ESRA1-2015).

Dans la présente proposition de loi, l'on considère, *grosso modo*, comme conducteurs "novices", les conducteurs de véhicules à moteur qui détiennent leur premier permis de conduire depuis moins de trois ans, ceux qui sont titulaires d'un permis de conduire provisoire ou ceux qui n'ont pas (encore) de permis de conduire.

Aucune distinction légale n'est donc faite en fonction de l'âge, mais on tient compte en revanche du nombre d'années d'expérience de conduite du conducteur.

Durant les premières années d'expérience de conduite, une limite du taux d'alcoolémie inférieure est désormais d'application car l'acquisition de réflexes et le développement de l'attention du conducteur aux éléments qui composent la circulation routière s'accroissent principalement avec le temps passé sur les routes.

Il ressort de l'étude réalisée par Vias, anciennement IBSR, intitulée "Abaissement du taux d'alcool autorisé

Als wordt gekeken naar de periode waarin de beginnende bestuurders in andere Europese landen de limieten in acht moeten nemen, zien we dat Nederland heeft gekozen voor een periode van vijf jaar (of van zeven jaar voor wie nog geen achttien is) en dat in Zwitserland en in Frankrijk een periode van drie jaar geldt (in Frankrijk wordt die periode ingekort tot twee jaar in geval van rijles met rijschoolbegeleiding (*conduite accompagnée*)).

In Duitsland geldt zelfs een nultolerantie voor dronken rijden voor wie nog geen 21 jaar oud is of zijn of haar rijbewijs nog geen twee jaar heeft.

De regeling in Oostenrijk is nagenoeg dezelfde als die in Duitsland: alcohol achter het stuur is strikt verboden voor wie zijn of haar rijbewijs nog geen twee jaar heeft, en minstens tot de leeftijd van 20 jaar voor wie houder is van een rijbewijs dat vóór de leeftijd van 18 jaar kan worden verkregen.

In België werd bij de wet van 9 maart 2014, die in werking is getreden op 1 januari 2015, het wettelijk toegestane alcoholgehalte voor beroepsbestuurders al verlaagd tot 0,2 promille. De indieners van dit wetsvoorstel stellen voor om de trend en de voormelde recente Europese aanbeveling te volgen en dat alcoholpercentage van 0,2 promille ook op de onervaren bestuurders toe te passen.

Uit het ESRA2-onderzoek uit 2018, dat werd gecoördineerd door Vias institute (www.esranet.eu), blijkt bovendien dat een grote meerderheid van de Belgen (78 %) voorstander is van nultolerantie jegens de beginnende bestuurders. Zelfs 70 % van de jongvolwassenen (18-34 jaar) is voorstander van nultolerantie (ESRA1-2015).

In dit wetsvoorstel worden met "onervaren" bestuurders ruwweg de bestuurders van een motorrijtuig bedoeld die hun eerste rijbewijs nog geen drie jaar hebben, alsook de bestuurders met een voorlopig rijbewijs en de bestuurders die (nog) geen rijbewijs hebben.

Er wordt dus geen enkel wettelijk onderscheid gemaakt op grond van de leeftijd. Daarentegen wordt wel rekening gehouden met het aantal jaren rijervaring.

Tijdens de eerste jaren rijervaring geldt voortaan een beperking op het toegestane alcoholpromillage, omdat het aanleren van reflexen en het vergroten van de aandacht van de bestuurder voor alle elementen van het wegverkeer toenemen naarmate men meer rijdt.

Uit het onderzoek van Vias (het vroegere BIVV) – Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en

pour les conducteurs novices et les conducteurs de grands véhicules: 0,2 %” (E. Dupont, H. Martensen et P. Silverans, 2010), que conduire un véhicule dans une situation de trafic requiert non seulement un certain nombre de capacités motrices mais également cognitives. Chez les conducteurs débutants, les capacités motrices (comme la maîtrise du véhicule) sont encore insuffisamment automatisées, ce qui requiert davantage d’attention et laisse moins de “place” aux facteurs cognitifs comme la perception du risque, l’évaluation du comportement des autres et le contrôle de soi.

Ainsi, les conducteurs âgés entre 18 et 29 ans semblent être surreprésentés dans les accidents impliquant un seul véhicule qui résultent souvent d’une perte de contrôle du véhicule.

Ce n’est pas uniquement le manque d’expérience mais également l’alcool (même ingéré en petites quantités) qui exerce une influence négative sur les facultés cognitives. Les processus qui, à force d’exercice, sont devenus pratiquement automatiques, ne sont affectés qu’à partir d’un taux d’alcoolémie de 0,5 g/l tandis que les processus qui requièrent l’attention du conducteur (novice) sont déjà altérés à partir de 0,2 g/l.

Cette hypothèse a été validée très récemment par une étude sur simulateur réalisée par Vias, encore à paraître. Il ressort des résultats provisoires qu’un taux d’alcool de 0,5 g/l influence négativement aussi bien les prestations de conduite latérale que l’attention visuelle chez les conducteurs débutants (dans ce cas, âgés de 18 ans) alors que cela n’est pas le cas chez les conducteurs plus expérimentés (21 ans). Dans ces circonstances, les conducteurs novices ont plus de difficultés à maintenir une position centrale sur leur bande de circulation et à détecter les stimuli visuels sauf quand ils n’ont rien bu ou ont un taux d’alcool limité à 0,2 g/l.

Cette étude conclut ainsi que l’hypothèse selon laquelle l’interaction entre l’alcool et l’expérience de conduite menant à une plus grande dégradation des prestations de conduite chez les conducteurs novices se confirmait pour des aptitudes nécessaires à une conduite sûre.

L’étude révèle en outre que les conducteurs novices âgés de 18 ans évaluaient moins bien leur taux d’alcoolémie que les conducteurs plus expérimentés, ce qui implique qu’ils sont moins aptes à estimer s’ils peuvent encore conduire après avoir bu de l’alcool.

En général, les conducteurs novices sont jeunes. L’âge exerce une influence sur le risque d’être impliqué dans un accident, principalement via les attitudes, les valeurs et les normes adoptées par les individus vis-à-vis

pour bestuurders van grote voertuigen: 0,2 % (E. Dupont, H. Martensen en P. Silverans, 2010) – blijkt dat niet alleen motorische maar ook cognitieve vaardigheden vereist zijn om zich met een voertuig in het verkeer te begeven. Bij de beginnende bestuurders zijn de motorische vaardigheden (zoals het beheersen van het voertuig) nog onvoldoende geautomatiseerd, waardoor meer aandacht is vereist en er minder “ruimte” is voor de cognitieve factoren zoals de risicowaarneming, de inschatting van het gedrag van de andere bestuurders en de zelfcontrole.

Zo blijken bestuurders tussen 18 en 29 jaar overmatig betrokken te zijn bij ongevallen met slechts één voertuig; doorgaans gaat het dan om verlies van controle over het voertuig.

Niet alleen het gebrek aan ervaring maar ook alcoholgebruik (zelfs in kleine dosissen) heeft een ongunstige invloed op de cognitieve vaardigheden. De processen die, naarmate ze meer worden ingeoefend, haast vanzelf gaan, worden pas aangetast vanaf een alcoholgehalte van 0,5 g/l, terwijl de processen die de aandacht van de (onervaren) bestuurder vereisen, al vanaf 0,2 g/l worden beïnvloed.

Die hypothese werd heel recent bevestigd door een door Vias uitgevoerd onderzoek waarbij met een simulator werd gewerkt. De bevindingen ervan moeten nog worden bekendgemaakt. Uit de voorlopige resultaten blijkt alvast dat een alcoholgehalte van 0,5 g/l een negatieve invloed heeft op zowel de laterale-rijprestaties als de visuele aandacht bij de beginnende bestuurders (in dit geval, 18 jaar), terwijl dat niet het geval is bij de meer ervaren bestuurders (21 jaar). In die omstandigheden hebben de beginnende bestuurders meer moeite om in het midden van de rijstrook te blijven en om de visuele stimuli te detecteren, tenzij ze niet hebben gedronken of het alcoholgehalte beperkt blijft tot 0,2 g/l.

Het onderzoek besluit dat de hypothese dat de wisselwerking tussen alcohol en rijervaring bij onervaren bestuurders tot slechte rijprestaties leidt, wordt bevestigd voor de vaardigheden die vereist zijn voor een veilig rijgedrag.

Bovendien maakt het onderzoek duidelijk dat de onervaren bestuurders van 18 jaar hun alcoholgehalte minder goed inschatten dan de meer ervaren bestuurders, wat betekent dat zij minder goed in staat zijn om uit te maken of zij na het drinken van alcohol nog kunnen rijden.

Over het algemeen zijn onervaren bestuurders jong. De leeftijd heeft een invloed op de kans betrokken te geraken bij een ongeval, voornamelijk via de gedragingen, waarden en normen die men als individu tegenover

de la conduite. Ainsi les jeunes prennent, en général, souvent plus de risques et sont davantage à la recherche de sensations; et ceci est d'autant plus vrai quand ils sont en présence de passagers de la même tranche d'âge qu'eux; ils sont plus susceptibles de prendre le volant en étant fatigués (ce qui, conjugué à l'alcool, est doublement dangereux) et roulent proportionnellement davantage de nuit.

Il ressortait de la mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2015, réalisée par l'Institut VIAS, qu'il n'existait plus de différences entre les groupes d'âge en ce qui concerne le pourcentage de conducteurs sous influence de l'alcool (entre 2,3 % et 3 %). Même si les tendances sont moins claires pour la tranche d'âge 18-25 ans, les dernières mesures d'attitude réalisées (2018) indiquent que depuis 2003 on connaît une évolution à la baisse de la conduite sous influence pour toutes les catégories d'âge, à l'exception notable, depuis 2005, d'une augmentation quasi constante pour les 26-39 ans.

Cependant, les jeunes courent davantage de risque d'être impliqués dans un accident grave. Plus le conducteur est jeune, plus son risque de faire un accident grave augmente avec la consommation d'alcool: un conducteur âgé de 18 à 25 ans court un risque au moins dix fois plus élevé d'être impliqué dans un accident grave lorsqu'il a bu que quand il est sobre. Chez les plus de 55 ans, ce risque n'est "que" quatre fois plus élevé. À noter que, même sobres, les jeunes âgés de 18 à 25 ans courent beaucoup plus de risques d'être impliqués dans un accident que leurs aînés. Ce risque augmente donc encore de manière disproportionnelle avec la consommation d'alcool.

La fréquence d'accidents diminue rapidement à partir des premières années après l'obtention du permis de conduire. L'effet de l'expérience est visible quel que soit l'âge auquel les conducteurs ont obtenu leur permis de conduire.

Les études ont démontré que, en général, l'effet de l'expérience est plus important que l'effet de l'âge. L'objectif d'abaisser la limite légale du taux d'alcoolémie pour les conducteurs novices est dès lors également de permettre à ces conducteurs d'acquérir l'expérience et les aptitudes nécessaires avant qu'ils ne soient éventuellement confrontés aux situations à plus haut risque (comme rouler sous l'influence de l'alcool) dans lesquelles ces aptitudes seront sollicitées.

Une crainte qui est souvent exprimée face à la mesure proposée est que l'expiration du délai d'épreuve de trois ans pourrait correspondre à l'envoi d'un mauvais signal aux personnes concernées, à savoir que l'issue de cette

het rijden aanneemt. Zo nemen jongeren doorgaans meer risico's en zijn ze vaker belust op sensaties; in aanwezigheid van passagiers die leeftijdsgenoten zijn, is dat nog meer het geval. Het overkomt hen vaker te rijden terwijl ze moe zijn (wat in combinatie met alcohol dubbel zo gevaarlijk is) en rijden verhoudingsgewijs vaker 's nachts.

Uit de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" die Vias institute in 2015 heeft uitgevoerd, blijkt dat er tussen de leeftijdsgroepen geen verschil meer bestaat aangaande het percentage bestuurders onder invloed van alcohol (tussen 2,3 % en 3 %). Al zijn de trends minder duidelijk voor de leeftijdsgroep van 18 tot 25 jaar, toch tonen de jongste gedragsmetingen (2018) aan dat sinds 2003 het aantal gevallen van dronken rijden afneemt in alle leeftijdscategorieën, met de opvallende uitzondering voor de leeftijdsgroep 26-39 jaar, waar het aantal gevallen van dronken rijden sinds 2005 haast voortdurend stijgt.

Toch hebben de jongeren meer kans om bij een zwaar ongeval betrokken te raken. Hoe jonger de bestuurder is, hoe groter de kans is dat hij bij dronken rijden een zwaar ongeval veroorzaakt: een bestuurder tussen 18 en 25 jaar heeft liefst tien keer meer kans om bij een zwaar ongeval betrokken te raken wanneer hij gedronken heeft dan wanneer hij nuchter is. Bij de 55-plussers is dat risico "slechts" vier keer groter. Opmerkelijk is dat jongeren tussen 18 en 25 jaar meer dan wie ouder is een grotere kans hebben bij een ongeval betrokken te raken, zelfs als ze nuchter zijn. Dat risico neemt dus nog onevenredig toe met het alcoholgebruik.

Enkele jaren na het verkrijgen van het rijbewijs daalt de ongevalfrequentie snel. Het effect van de rijervaring is onmiskenbaar, ongeacht de leeftijd waarop de bestuurder zijn rijbewijs heeft gehaald.

De onderzoeken hebben aangetoond dat de ervaring doorgaans een groter effect sorteert dan de leeftijd. De verlaging van de wettelijk toegestane alcohollimiet voor de onervaren bestuurders strekt er dus eveneens toe die bestuurders de kans te bieden de nodige ervaring op te doen en de vereiste vaardigheden te verwerven alvorens zij eventueel te maken zouden krijgen met de risicovollere situaties (zoals rijden onder invloed) waarin van die vaardigheden gebruik dient te worden gemaakt.

De in uitzicht gestelde maatregel roept vaak de vrees op dat met het verstrijken van de proeftijd van drie jaar een verkeerd signaal aan de betrokkenen wordt gegeven, namelijk dat er vanaf dan geen of nauwelijks nog een

période signifierait qu'il y a peu ou plus de limite à la consommation d'alcool avant de reprendre le volant. Elles pourraient donc dorénavant associer les deux et cela peut-être même plus qu'elles ne l'auraient fait si le taux de 0,2 g/l n'avait pas été applicable à leurs trois premières années de conduite.

Il est très difficile de répondre à cette question car elle relève de la psychologie de chaque individu. Les mesures d'attitude réalisées dans le cadre de l'étude ESRA2 en 2018 apportent toutefois quelques indications.

En scrutant les résultats des pays qui ont introduit le concept de tolérance 0 pour les jeunes conducteurs (celle-ci se traduisant selon les pays par l'imposition d'un taux de 0,0, 0,1, 0,2 ou 0,3 g/l), on ne constate pas de tendance nette allant dans ce sens. La catégorie d'âge de 18 à 25 ans ne correspond évidemment pas toujours exactement à celle des conducteurs effectuant leurs trois premières années de détention d'un permis de conduite. On peut toutefois supposer que, dans majorité des cas, les conducteurs novices relèvent de cette catégorie.

On constate que, s'il y a dans certains pays une augmentation du pourcentage de conducteurs de la tranche d'âge de 26 à 39 ans ayant déclaré avoir conduit sous influence au cours des 12 derniers mois par rapport à la tranche d'âge de 18 à 25 ans, c'est loin d'être systématique. En Grèce, en Espagne, en Italie, en Allemagne ou aux Pays-Bas, le passage à la tranche d'âge supérieure se traduit par une baisse de la proportion de conducteurs sous influence. Ces données ne mettent donc pas en évidence un risque d'augmentation de consommation d'alcool à l'issue des premières années probatoires.

Du reste, malgré un taux légal uniforme pour toutes les tranches d'âge, on constate chez nous une augmentation de la conduite sous influence dans la tranche d'âge de 26 à 39 ans, comme déjà relevé plus haut. La Belgique figure d'ailleurs parmi les pays d'Europe où la conduite sous influence est la plus largement acceptée et pratiquée. Envoyer un signal clair à toute personne qui commence sa carrière de conducteur peut contribuer à changer cet état d'esprit.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

L'article 34, § 3, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 (ci-après, "loi sur la circulation routière") est modifié afin d'étendre

rem zou staan op het drinken van alcohol alvorens achter het stuur te kruipen. Voortaan zouden zij dus beide met elkaar kunnen combineren, misschien nog vaker dan wanneer de limiet van 0,2 g/l niet van toepassing was geweest tijdens hun eerste drie jaar rijervaring.

Die vraag is evenwel heel moeilijk te beantwoorden, aangezien de geestestoestand van elk individu hierin bepalend is. De gedragsmetingen die in het raam van het ESRA2-onderzoek in 2018 werden uitgevoerd, geven niettemin enkele indicaties.

Als men de resultaten bekijkt van de landen die voor jonge bestuurders een nultolerantie hebben ingevoerd (0,0, 0,1, 0,2 dan wel 0,3 g/l, naargelang van het land), kan geen duidelijke trend in die richting worden vastgesteld. De leeftijdscategorie 18-25 jaar valt uiteraard niet altijd precies samen met de groep van bestuurders die in hun eerste drie jaar na het behalen van hun rijbewijs zitten. Niettemin mag worden verondersteld dat de onervaren bestuurders meestal tot die categorie behoren.

In sommige landen blijkt het aantal bestuurders in de leeftijdscategorie 26-39 jaar die het voorbije jaar wel eens onder invloed hebben gereden, dan wel te zijn gestegen in vergelijking met de leeftijdsgroep 18-25 jaar, maar van een stelselmatige evolutie kan niet worden gesproken. In Griekenland, Spanje, Italië, Duitsland en Nederland daalt het aantal bestuurders onder invloed naarmate men opschuift naar de volgende leeftijdscategorie. Die gegevens bewijzen dus niet dat het gevaar op meer drinken stijgt na het verstrijken van de eerste jaren proeftijd.

Ondanks een zelfde toegestane limiet voor alle leeftijdscategorieën blijkt in ons land het aantal gevallen van rijden onder invloed te stijgen in de leeftijdsgroep 26-39 jaar, wat hierboven al onder de aandacht is gebracht. België is trouwens één van de landen in Europa waar rijden onder invloed het meest wordt aanvaard en toegepast. Die ingesteldheid kan worden veranderd door een duidelijk signaal te sturen aan al wie zijn bestuurdersloopbaan aanvat.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Dit artikel beoogt artikel 34, § 3, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (hierna "wegverkeerswet" genoemd) te

l'abaissement du taux maximum d'alcoolémie autorisé de 0,2 g/l aux conducteurs novices.

La loi du 9 mars 2014 a modifié l'article 34, § 3, a) et b), de la loi sur la circulation routière avec pour effet d'imposer ce taux d'alcoolémie inférieur aux conducteurs dits professionnels. La présente proposition de loi complète cet article par trois dispositions, sous c) à e).

La nouvelle disposition sous c) abaisse la limite autorisée aux conducteurs qui:

— conduisent un véhicule à moteur: la limite abaissée n'est donc pas d'application aux cyclistes, par exemple;

— pour lesquels un permis de conduire est requis: la limite n'est donc pas d'application pour les conducteurs de cyclomoteurs de la "classe A", mais bien pour les conducteurs de cyclomoteurs de la "classe B" (ou aux conducteurs de *speed pedelec*, ces derniers étant associés aux cyclomoteurs de classe B dans la réglementation relative au permis de conduire);

— et sont titulaires de leur premier permis de conduire depuis moins de trois ans.

Cependant, pour les catégories de permis qui ne peuvent être délivrées qu'à partir de l'âge de 18 ans (concrètement, le permis des catégories A1, A2, A et B), une période de trois ans est d'application dans tous les cas, à partir du premier permis délivré (pour l'une de ces catégories A1, A2, A ou B), pour autant qu'il s'agisse de la conduite d'un véhicule à moteur pour lequel la délivrance du permis de conduire a été demandée.

L'exemple classique est celui d'un conducteur de voiture qui doit s'en tenir à 0,2 g/l pendant les trois premières années après avoir obtenu son permis de conduire B. Si ce même conducteur décide, plus de trois ans après, d'obtenir un permis de conduire pour moto, il n'est plus soumis une nouvelle fois à une période de trois années à 0,2 g/l.

Si ces deux types de permis de conduire étaient obtenus en même temps, il serait alors soumis à 0,2 g/l pour la conduite de ces deux véhicules. S'il obtient un permis de conduire B à l'âge de 22 ans, il doit donc s'en tenir à 0,2 g/l jusqu'à ses 25 ans; et si par la suite, à l'âge de 24 ans, il obtient un permis de conduire A, il ne devra s'en tenir à 0,2 g/l que pendant la dernière année de la période (unique) de trois ans pour son permis de conduire A. En effet, il n'y a pas de nouvelle période de

wijzigen, teneinde het voor onervaren bestuurders toegestane maximale alcoholgehalte tot 0,2 g/l te verlagen.

Bij de wet van 9 maart 2014 werd artikel 34, § 3, a) en b), van de wegverkeerswet gewijzigd, teneinde voormeld lager alcoholgehalte op te leggen voor de beroepschauffeurs. Dit wetsvoorstel strekt ertoe dat artikel met drie, in de punten c) tot e) opgenomen bepalingen te vervolledigen.

De onder c) vermelde voorgestelde bepaling beoogt het toegestane maximum te verlagen voor de bestuurders die:

— een motorvoertuig besturen (de verlaging van het maximum is dus bijvoorbeeld niet van toepassing op de fietsers);

— een rijbewijs moeten hebben (het voorgestelde maximum is dus niet van toepassing op de bestuurders van bromfietsen van klasse A, maar wel op de bestuurders van bromfietsen van klasse B (evenals op de bestuurders van *speed pedelecs*, aangezien die in de reglementering betreffende het rijbewijs aan bromfietsen van klasse B zijn gelijkgesteld));

— en hun eerste rijbewijs minder dan drie jaar geleden hebben behaald.

Voor de rijbewijscategorieën die pas vanaf de leeftijd van 18 jaar kunnen worden behaald (concreet zijn dat de rijbewijzen A1, A2, A en B), is echter in alle gevallen vanaf het eerste afgeleverde rijbewijs (van categorie A1, A2, A of B) een periode van drie jaar van toepassing, voor zover sprake is van het besturen van een motorvoertuig waarvoor de aflevering van het rijbewijs werd aangevraagd.

Het traditionele voorbeeld van die situatie is een bestuurder die zich aan 0,2 g/l moet houden tijdens de eerste drie jaar na het behalen van zijn rijbewijs B, maar die niet opnieuw gedurende drie jaar de 0,2 g/l-grens in acht moeten nemen, wanneer hij na de eerste periode van drie jaar beslist om een motorfietsrijbewijs te behalen.

Wanneer beide rijbewijzen op hetzelfde moment zouden worden behaald, zou de bestuurder de 0,2 g/l-grens bij het besturen van die beide voertuigen in acht moeten nemen. Wanneer hij op de leeftijd van 22 jaar een rijbewijs B behaalt, moet hij zich dus tot zijn 25 jaar aan 0,2 g/l houden; indien hij vervolgens op de leeftijd van 24 jaar een rijbewijs A behaalt, moet hij zich voor dat rijbewijs A alleen tijdens het laatste jaar van de enige periode van drie jaar aan de 0,2 g/l-grens houden. Het

trois ans qui démarre lors de la délivrance du second permis de conduire.

La période de trois ans court donc en principe uniquement une seule fois, à savoir après la délivrance du premier permis de conduire mais alors pour tous les véhicules à moteur requérant un permis de conduire avec lesquels le conducteur roule. Si, par exemple, une personne obtient d'abord son permis de conduire A ou B, elle est soumise à limite abaissée de 0,2 g/l pendant trois ans lorsqu'elle conduit un véhicule à moteur pour lequel un permis est requis. Si durant cette période elle conduit un vélo ou un cyclomoteur de "classe A", la règle générale de l'article 34, § 1^{er}, de la loi sur la circulation routière, à savoir la limite standard de 0,5 g/l est d'application. En effet, l'objectif n'est pas de viser les cyclistes ou les conducteurs de cyclomoteur de la classe A qui, en raison de leur vitesse limitée, présentent moins de risques.

Si un conducteur, plus de trois ans après avoir eu un permis de conduire AM requis pour conduire un cyclomoteur avec une vitesse maximale de 45 km/h (connu en tant que "classe B", ce permis peut être obtenu à partir de 16 ans), obtient un permis de conduire A ou B, alors il n'est pas soumis à la tolérance zéro lorsqu'il conduit un cyclomoteur de "classe B" mais bien au taux courant de 0,5 g/l. Il serait effectivement injuste d'autoriser les conducteurs de cyclomoteurs de "classe B" qui n'obtiennent pas d'autre permis de conduire que leur seul permis de conduire AM, à boire plus quand ils conduisent un cyclomoteur de "classe B" après ces trois ans que les cyclomotoristes de "classe B" qui obtiendraient ultérieurement leur permis de conduire A ou B et qui seraient soumis deux fois à une période de trois ans à 0,2 g/l.

On pense par exemple aussi au conducteur qui obtient d'abord son permis moto et qui, par la suite, lorsqu'il est un peu plus âgé, obtient son permis de conduire B. Il sera soumis à 0,2 g/l une seule fois pendant trois ans après la délivrance du permis moto, et ce pour n'importe quel véhicule à moteur qu'il conduit pour lequel un permis de conduire est exigé. Il n'y a pas de nouveau délai de trois ans à 0,2 g/l qui commence à courir à partir de la délivrance de son permis de conduire B.

Cependant, il n'en est pas ainsi si son premier permis de conduire est un permis AM pour cyclomoteur de "classe B", que l'on peut obtenir, le cas échéant, à partir de 16 ans. Dans ce cas, un premier délai de trois ans commence à courir à partir de la délivrance du permis AM (selon la disposition sous c)) et un nouveau délai de trois ans à partir de la délivrance de son permis de conduire B.

afleveren van het tweede rijbewijs geeft immers geen aanleiding tot een nieuwe periode van drie jaar.

De periode van drie jaar is in principe dus slechts één keer van toepassing, namelijk na de aflevering van het eerste rijbewijs, maar wel voor alle door de bestuurder gebruikte motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is. Wanneer iemand bijvoorbeeld eerst een rijbewijs A of B behaalt, is het verlaagde maximum van 0,2 g/l bij het besturen van een motorvoertuig waarvoor een rijbewijs verplicht is, gedurende drie jaar op hem van toepassing. Als die persoon tijdens die periode een fiets of een bromfiets van klasse A bestuurt, is de algemene regel uit artikel 34, § 1, van de wegverkeerswet van toepassing, namelijk het standaardmaximum van 0,5 g/l. Het is immers niet de bedoeling de regeling op de fietsers of op de bestuurders van klasse A-bromfietsen toe te passen, aangezien die voertuigen wegens hun beperkte snelheid minder risico's met zich brengen.

Wanneer een bestuurder meer dan drie jaar na het behalen van rijbewijs AM, dat vereist is om een bromfiets met een maximale snelheid van 45 km per uur te besturen (dat is het rijbewijs dat als "klasse B" bekend staat en vanaf 16 jaar kan worden behaald), een rijbewijs A of B behaalt, is hij niet aan de nultolerantie onderworpen wanneer hij een bromfiets van "klasse B" bestuurt, maar wel aan het standaardalcoholgehalte van 0,5 g/l. Het zou immers onrechtvaardig zijn dat de bestuurders van bromfietsen van "type B" die geen ander rijbewijs dan rijbewijs AM behalen, bij het besturen van hun "type B"-bromfiets meer zouden mogen hebben gedronken dan de bestuurders van bromfietsen van "type B" die later een rijbewijs A of B zouden behalen en die zich twee keer aan een driejarige 0,2 g/l-periode zouden moeten houden.

Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn voor een bestuurder die eerst zijn motorfietsrijbewijs behaalt en daarna, wanneer hij wat ouder is, rijbewijs B. Voor die bestuurder geldt de 0,2 g/l-grens gedurende één periode van drie jaar vanaf de aflevering van het motorfietsrijbewijs, voor om het even welk motorvoertuig dat hij bestuurt en waarvoor een rijbewijs vereist is. De aflevering van rijbewijs B heeft niet tot gevolg dat er een nieuwe periode van drie jaar begint te lopen, gedurende dewelke hij opnieuw de 0,2 g/l-grens zou moeten naleven.

Dit geldt echter niet wanneer zijn eerste rijbewijs het rijbewijs AM voor een bromfiets van klasse B is; dat rijbewijs kan men eventueel vanaf 16 jaar behalen. In dat geval begint een eerste periode van drie jaar te lopen vanaf de aflevering van rijbewijs AM (volgens de voorgestelde bepaling onder c)) en een bijkomende periode van drie jaar vanaf de aflevering van rijbewijs B.

En effet, ce n'est pas parce qu'une personne a acquis une certaine expérience de la conduite avec un cyclomoteur de "classe B" (dont la vitesse est limitée à 45 km/h) qu'elle aura suffisamment développé ses compétences pour rouler avec un permis de conduire B. Ce principe d'un nouveau délai de trois ans est également d'application si le premier permis de conduire AM n'est obtenu qu'à la majorité; l'âge effectif lors de la délivrance du permis de conduire AM ne joue aucun rôle dans cette règle qui inaugure un nouveau délai de trois ans pour le permis de conduire B.

La nouvelle disposition sous d) abaisse le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire provisoire, la disposition sous e) pour les conducteurs de véhicule à moteur qui ne sont pas titulaires du permis de conduire (provisoire) requis. Il est en effet logique que les personnes qui prennent place au volant sous l'influence de l'alcool alors qu'elles n'ont pas (encore) de permis de conduire, soient aussi soumises au 0,2 g/l comme les "conducteurs novices". Même si cette hypothèse est en théorie impossible, elle se rencontre cependant dans la pratique et on ne peut admettre dans ce cas des conséquences plus favorables pour un conducteur qui ne possède aucun titre lui donnant le droit de conduire que pour un conducteur qui dispose d'un tel document.

Au risque de paraître complexifier inutilement la volonté du législateur "d'abaisser le taux d'alcool pour les conducteurs novices à 0,2 g/l", les différentes hypothèses déclinées dans cette proposition de loi ont pour objectif de veiller à éviter toute différence de traitement injustifiable entre citoyens.

Art. 3

Cet article modifie l'article 38 de la loi sur la circulation routière (paragraphe 5).

Le paragraphe 5 est adapté aux modifications de l'article 34, § 3. Dans la mesure où le taux d'alcoolémie légal est porté à 0,2 g/l pour les conducteurs qui détiennent leur permis de conduire depuis moins de trois ans, il est logique que le délai de deux ans de l'article 38, § 5, soit porté à trois ans.

Si le contrevenant peut être considéré comme "novice" en vertu de l'article 34, § 3, c), d) ou e), et que le juge le condamne du chef d'une infraction commise avec un véhicule à moteur qui peut être punie d'une déchéance, le juge est obligé de prononcer cette déchéance, et ce

Wie een zekere ervaring met een bromfiets van klasse B (met een maximumsnelheid van 45 km per uur) heeft verworven, beschikt immers niet noodzakelijk over de vaardigheden die rijbewijs B veronderstelt. Dat beginsel aangaande een nieuwe periode van drie jaar is ook van toepassing wanneer het eerste AM-rijbewijs pas op meerderjarige leeftijd wordt behaald; de leeftijd waarop het rijbewijs AM wordt behaald speelt geen enkele rol met betrekking tot die regel waarbij de aflevering van rijbewijs B aanleiding geeft tot een nieuwe periode van drie jaar.

De voorgestelde bepaling onder d) strekt ertoe het toegestane alcoholgehalte voor bestuurders met een voorlopig rijbewijs te verlagen. De bepaling onder e) beoogt hetzelfde voor de bestuurders van een motorvoertuig die niet in het bezit zijn van het vereiste (voorlopige) rijbewijs. Het is immers logisch dat de bestuurders die onder de invloed van alcohol zijn en die (nog) geen rijbewijs hebben, aan dezelfde 0,2 g/l-grens worden onderworpen als de "onervaren bestuurders". Hoewel die hypothese theoretisch onmogelijk is, komt ze in de praktijk voor. Het zou onaanvaardbaar zijn dat een bestuurder zonder enig rijbewijs in dat geval gunstiger wordt behandeld dan een bestuurder met een dergelijk document.

Het kan ernaar uitzien dat de diverse hypothesen in dit wetsvoorstel het streven van de wetgever, dat erin bestaat om voor onervaren bestuurders het alcoholgehalte te verlagen tot 0,2 g/l, nodeloos ingewikkeld dreigen te maken, maar ze beogen ieder niet te verantwoorden verschil in behandeling tussen burgers te voorkomen.

Art. 3

Dit artikel beoogt artikel 38, § 5, van de wegverkeerswet te wijzigen.

Paragraaf 5 zou worden aangepast aan de in artikel 34, § 3 aangebrachte wijzigingen. Aangezien voor de bestuurders die minder dan drie jaar geleden hun rijbewijs hebben behaald, het wettelijke alcoholgehalte tot 0,2 g/l wordt verlaagd, is het logisch dat de momenteel in artikel 38, § 5 vermelde termijn van twee jaar op drie jaar wordt gebracht.

Wanneer de overtreder op grond van het voorgestelde artikel 34, § 3, c), d) of e) als "onervaren bestuurder" wordt beschouwd en de rechter hem veroordeelt wegens een met een motorvoertuig begane inbreuk die met een intrekking kan worden bestraft, dan zal de rechter

au moins en combinaison avec l'obligation de suivre une formation, visée à l'article 38, § 3, 5°. Le juge est libre d'imposer également d'autres examens de réintégration, s'il l'estime opportun.

Un changement majeur est que le conducteur novice n'est plus obligé de présenter au moins un examen théorique et pratique mais doit au moins suivre une formation.

Pour les personnes qui ont obtenu leur premier permis de conduire depuis moins de trois ans, on peut en effet s'attendre à ce que les connaissances théoriques du Code de la route ou l'examen pratique ne leur posent pas trop de problèmes contrairement à leur comportement de conduite qui peut être corrigé dans la mesure du possible grâce à une formation établie, de préférence, sur mesure.

Au paragraphe 5 de cet article, un alinéa est ajouté avec une nouvelle exception afin que les conducteurs "novices" présentant un taux d'alcoolémie punissable allant de 0,2 g/l (équivalent à 0,09 mg/l d'air alvéolaire expiré) à moins de 0,5 g/l (équivalent à 0,22 mg/l d'air alvéolaire expiré)) ne tombent pas sous cette (lourde) disposition. Avec un taux d'alcoolémie punissable sous le 0,5 g/l, les conducteurs "novices" devront se voir proposer une formation en vertu de l'article 65. En revanche à partir de 0,5 g/l, ils sont d'office déchus du droit de conduire par le juge et doivent suivre une formation.

Art. 4

Le paragraphe 1^{er} de l'article 65 de la loi sur la circulation routière est modifié de telle sorte que les conducteurs novices présentant un taux d'alcoolémie d'au moins 0,2 g/l mais inférieure à 0,5 g/l ne se voient pas obligatoirement proposer le paiement d'une somme, comme c'est le cas aujourd'hui pour les conducteurs professionnels présentant ce même taux d'alcoolémie. L'objectif est d'imposer le suivi d'une formation obligatoire à ce groupe de conducteurs novices dont on peut supposer que, de par leur manque d'expérience, le comportement soit plus facilement amendable. En leur offrant une formation sur mesure dont les modalités sont déterminées par le Roi, on tente de corriger un comportement indésirable pour parvenir à un comportement respectueux de la sécurité routière.

die intrekking moeten uitspreken en zal hij bovendien minstens de verplichting moeten opleggen een opleiding zoals bedoeld in artikel 38, § 3, 5° te volgen. Indien hij dit wenselijk acht, mag de rechter daarnaast andere examens tot herstel opleggen.

Een grote wijziging is dat de onervaren bestuurder er niet langer toe wordt verplicht om minstens een theoretisch en praktisch examen af te leggen, maar wel minstens een opleiding moet volgen.

Men mag er immers van uitgaan dat voor de bestuurders die minder dan drie jaar geleden hun eerste rijbewijs hebben behaald de theoretische kennis van de wegcode of het praktijkexamen geen groot probleem vormen; wel moet in de mate van het mogelijke hun rijgedrag worden bijgeschaafd en dat kan gebeuren via een bij voorkeur op maat georganiseerde opleiding.

Het is de bedoeling om in § 5 van dit artikel een lid met een nieuwe uitzondering toe te voegen, teneinde te voorkomen dat deze met zware gevolgen gepaard gaande bepaling van toepassing zou zijn op de onervaren bestuurders met een strafbaar alcoholgehalte van 0,2 g/l (dat is het equivalent van 0,09 mg/l uitgeblazen alveolaire lucht) tot minder dan 0,5 g/l (dat is het equivalent van 0,22 mg/l uitgeblazen alveolaire lucht). Ingeval een strafbaar alcoholgehalte van minder dan 0,5 g/l wordt vastgesteld, moet aan de betrokken onervaren bestuurders op grond van artikel 65 een opleiding worden voorgesteld. Vanaf 0,5 g/l moet de rechter automatisch hun rijbewijs intrekken en hun een opleiding opleggen.

Art. 4

Het is de bedoeling § 1 van artikel 65 van de wet op het wegverkeer te wijzigen, opdat aan de onervaren bestuurders met een alcoholgehalte van minstens 0,2 g/l maar minder dan 0,5 g/l niet per se de betaling van een bedrag moet worden voorgesteld, zoals momenteel het geval is bij de beroepschauffeurs met datzelfde alcoholgehalte. Er wordt beoogd die onervaren bestuurders een verplichte opleiding te doen volgen, aangezien kan worden verondersteld dat door hun gebrek aan ervaring hun rijgedrag gemakkelijker kan worden bijgestuurd. Door hun een opleiding op maat voor te stellen, waarvan de nadere regels door de Koning zullen worden vastgesteld, wordt getracht om onwenselijk gedrag bij te sturen en om te komen een gedrag waarbij de verkeersveiligheid in acht wordt genomen.

Art. 5

La formation qui est prévue dans ces articles pour les conducteurs novices doit encore être organisée par arrêté d'exécution. C'est la raison pour laquelle l'entrée en vigueur de la proposition de loi doit être déterminée par le Roi.

Emmanuel BURTON (MR)
Benoît PIEDBOEUF (MR)
Florence REUTER (MR)

Art. 5

De in de voormelde artikelen beoogde opleiding voor de onervaren bestuurders moet nog worden uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit. Daarom moet de inwerkingtreding van de voorgestelde wet door de Koning worden vastgesteld.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 34 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 16 mars 1999, 7 février 2003, 2 décembre 2011, 9 mars 2014 et 6 mars 2018, le paragraphe 3 est complété par les c), d), et e), suivants:

“c) conduit un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis et est titulaire de son premier permis de conduire depuis moins de trois ans; si le véhicule à moteur conduit relève d'une catégorie de permis de conduire qui ne peut être délivrée qu'à partir de l'âge de 18 ans, une période de trois ans est toujours d'application à partir du jour où la première de ces catégories de permis de conduire a été valablement délivrée;

d) conduit un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis et est détenteur d'un titre qui en tient lieu;

e) conduit un véhicule sans être titulaire du permis de conduire requis pour conduire ce véhicule ou le titre qui en tient lieu.”

Art. 3

À l'article 38, § 5, de la même loi, inséré par la loi du 21 avril 2007, sont apportées les modifications suivantes:

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire et rendre la réintégration du droit de conduire dépendante au moins du suivi de la formation visée au § 3, 5°, s'il condamne du chef d'une infraction commise avec un véhicule à moteur pouvant donner lieu à une déchéance du droit de conduire, et que:

1° le coupable est titulaire depuis moins de trois ans de son premier permis de conduire validé pour la catégorie de permis de conduire dont relève le véhicule conduit,

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Paragraaf 3 van artikel 34 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, dat werd vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 16 maart 1999, 7 februari 2003, 2 december 2011, 9 maart 2014 en 6 maart 2018, wordt aangevuld met de punten c), d) en e), luidende:

“c) een motorvoertuig bestuurt waarvoor een rijbewijs vereist is en minder dan drie jaar houder is van zijn eerste rijbewijs; indien het bestuurde motorvoertuig ressorteert onder een categorie waarvoor het rijbewijs pas vanaf 18 jaar mag worden uitgereikt, is steeds een termijn van drie jaar van toepassing, te rekenen vanaf de dag waarop het eerste rijbewijs voor een onder die categorieën ressorterend voertuig geldig werd uitgereikt;

d) een motorvoertuig bestuurt waarvoor een rijbewijs vereist is en houder is van een als zodanig geldend rijbewijs;

e) een voertuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs dat vereist is om dat voertuig te besturen, dan wel van het als zodanig geldende rijbewijs.”

Art. 3

In artikel 38, § 5, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 21 april 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

“De rechter moet het verval van het recht tot sturen uitspreken en moet het herstel van het recht tot sturen afhankelijk maken van het volgen van de in § 3, 5°, bedoelde opleiding, indien hij de bestuurder veroordeelt wegens een overtreding met een motorvoertuig die aanleiding kan geven tot het verval van het recht tot sturen, en indien:

1° de schuldige minder dan drie jaar houder is van zijn eerste rijbewijs dat geldig is verklaard voor de rijbewijscategorie die vereist is voor het bestuurde voertuig;

2° ou si le véhicule conduit appartient à une catégorie de permis de conduire qui ne peut être délivrée qu'à partir de l'âge de 18 ans, obtenue valablement par le coupable depuis moins de trois ans,

3° ou si le coupable est titulaire d'un titre qui tient lieu de permis de conduire validé pour la conduite du véhicule conduit.”;

2° ce paragraphe est complété par l'alinéa suivant:

“L'alinéa 1^{er} du présent paragraphe n'est pas d'application en cas d'infraction à l'article 34, § 3, c) ou d), lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,09 milligramme et inférieure à 0,22 milligramme.”.

Art. 4

À l'article 65, de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 6 mars 2018, au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes:

1° les mots “a) et b),” sont insérés entre les mots “article 34, § 3,” et “lorsque l'analyse d'haleine”;

2° cet alinéa est complété par la phrase suivante:

“En cas d'infraction à l'article 34, § 3, c), d) ou e), lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,09 milligramme et inférieure à 0,22 milligramme, la proposition de suivre une formation est obligatoire.”.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi et au plus tard le 1^{er} jour du douzième mois suivant celui de sa publication au *Moniteur belge*.

21 août 2019

Emmanuel BURTON (MR)
Benoît PIEDBOEUF (MR)
Florence REUTER (MR)

2° of het bestuurde voertuig behoort tot een andere categorie van rijbewijs dat pas vanaf 18 jaar mag worden uitgereikt en dat de schuldige sinds minder dan drie jaar geldig heeft verkregen;

3° of de schuldige houder is van een als zodanig geldend rijbewijs dat geldig is verklaard voor het besturen van het bestuurde voertuig.”;

2° deze paragraaf wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het eerste lid is niet van toepassing in geval van overtreding van artikel 34, § 3, c) of d), indien de adem-analyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,09 mg en van minder dan 0,22 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.”.

Art. 4

In artikel 65, § 1, eerste lid, van dezelfde wet, het laatst gewijzigd bij de wet van 6 maart 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen de woorden “artikel 34, § 3,” en de woorden “wanneer de ademanalyse”, worden de woorden “a) en b)” ingevoegd;

2° dit lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Bij overtreding van artikel 34, § 3, c), d) of e), wanneer de ademanalyse minstens 0,09 mg en minder dan 0,22 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft, wordt de voorgestelde opleiding opgelegd.”.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op de door de Koning bepaalde datum, uiterlijk op de eerste dag van de twaalfde maand die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

21 augustus 2019

ANNEXE**TABLEAU DE CORRESPONDANCE**

Milligramme par litre d'air alvéolaire expiré (mg/l)	Concentration d'al- cool par litre de sang (g/l ou "pour mille")
0,09	0,2
0,22	0,5
0,35	0,8
0,50	1,2
0,78	1,8
Contrôle d'haleine	Contrôle sanguin

Dans la loi, on parle de mg/litre (lors d'un contrôle d'haleine qui précède toujours un contrôle sanguin) alors que dans la presse et les études de nombreux experts on s'exprime en g/l.

BIJLAGE**CONCORDANTIETABEL**

Milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht (mg/l)	Alcoholconcentratie per liter bloed (g/l of "promille")
0,09	0,2
0,22	0,5
0,35	0,8
0,50	1,2
0,78	1,8
Ademtest	Bloedtest

In de wet wordt gewag gemaakt van mg/liter (bij een ademtest die altijd voorafgaat aan een bloedtest), terwijl de resultaten in de media en in veel deskundigenonderzoeken worden uitgedrukt in g/l.