

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

25 APRIL 1990

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet betreffende
de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968 en
van de wet van 21 juni 1985
betreffende de technische eisen
waaraan elk voertuig voor vervoer
te land, de onderdelen ervan, evenals
het veiligheidstoebehoren
moeten voldoen**

AMENDEMENTEN

N° 59 VAN DE HEREN HENDRICK EN DRAPS

Art. 31

In § 3, de woorden « de door de Koning bepaalde nauwkeurigheidsvorschriften waaraan de toestellen gebruikt voor de ademanalyse moeten voldoen; bij eventueel verschillend resultaat wordt de laagste meting in aanmerking genomen » **vervangen door de woorden** « 3 %. Bij eventueel verschillend resultaat van minder dan 3 % wordt de laagste meting in aanmerking genomen. Bij eventueel verschillend resultaat van meer dan 3 % moet het bloedalcoholgehalte door een bloedanalyse worden bepaald. Een daartoe opgevoerde geneesheer verricht een bloedafname ».

Zie :

1062 - 89 / 90 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N° 2 tot 4 : Amendementen.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

25 AVRIL 1990

PROJET DE LOI

**modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière, coordonnée
le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985
relative aux conditions techniques
auxquelles doivent répondre tout
véhicule de transport par terre,
ses éléments ainsi que les
accessoires de sécurité**

AMENDEMENTS

N° 59 DE MM. HENDRICK ET DRAPS

Art. 31

Au § 3, remplacer les mots « aux prescriptions arrêtées par le Roi et relatives aux précisions auxquelles doivent répondre les appareils utilisés pour l'analyse de l'haleine, il est tenu compte, en cas de différence éventuelle de résultat, de la mesure la plus basse » **par les mots** « à 3 %. En cas de différence éventuelle de résultat inférieure à 3 %, il est tenu compte de la mesure la plus basse. En cas de différence éventuelle de résultat supérieure à 3 %, le taux d'alcoolémie devra être déterminé par une analyse du sang. Un prélèvement sanguin sera effectué par un médecin requis à cet effet ».

Voir :

1062 - 89 / 90 :

— N° 1 : Projet de loi.

— N° 2 à 4 : Amendements.

VERANTWOORDING

Wanneer de resultaten van twee opeenvolgende analyses aanmerkelijk van elkaar verschillen, wijst zulks meer dan waarschijnlijk op een ontregeling van het toestel. Verscheidene deskundigen hebben daarop trouwens de aandacht gevestigd tijdens de door de Commissie belegde hoorzittingen.

Indien tussen de resultaten aanzienlijke verschillen worden genoteerd, behoort het bloedalcoholgehalte bijgevolg aan de hand van een bloedanalyse te worden bepaald.

N^o 60 VAN DE HEREN HENDRICK EN DRAPS

Art. 31

Het voorgestelde artikel 59 aanvullen met een § 5, luidend als volgt :

« § 5. *Het resultaat van de ademanalyse mag voor de toepassing van de bepalingen van de artikelen 34, 35, 38, § 1, 1^o, § 2, 1^o, en artikel 25, § 1, slechts in aanmerking worden genomen mits het bevestigd wordt door de uitslag van een bloedanalyse* ».

VERANTWOORDING

De rechtzoekende dient te worden beschermd tegen materiële vergissingen die van de bloedanalyse een vertekend beeld kunnen geven. Er behoren systematisch middelen voorhanden te zijn om een tegenexpertise te verrichten.

Een van de door de Commissie geraadpleegde deskundigen wiens verklaringen door drie collega's beaamd werden, komt uitgaande van de dagelijkse realiteit tot de volgende slotsom : « Wordt het ontwerp ongewijzigd aangenomen dan zullen de gevolgen ervan voor de burger dramatisch zijn; in dat geval ligt zijn lot immers uitsluitend in handen van de politiemacht; het zal hem niet mogelijk zijn de werking van de apparatuur op haar deugdelijkheid en de bekendgemaakte uitslagen op haar juistheid te toetsen en hij zal evenmin om een vaststelling van het alcoholgehalte kunnen verzoeken (in welk geval een tegenexpertise kan worden verricht).

Nu is het in België zo dat, wanneer uit metingen blijkt dat het alcoholgehalte van de adem en het bloed van iemand de toegelaten alcoholopname overschrijdt en die persoon ten dele aansprakelijk wordt gesteld voor een ongeval, de verzekeringsmaatschappijen het recht hebben — wat zij trouwens systematisch doen — om zich op de betrokkene te verhalen. De strafrechtelijke, burgerrechtelijke en maatschappelijke gevolgen (bij overlijden of zware letsels kan de schadevergoeding tientallen miljoenen bedragen) zijn dan bijzonder erg en de beklaagde kan geen beroep instellen.

De Duitsers hebben voor een veel redelijker houding gekozen op dat gebied : zij maken ruimschoots gebruik van alcoholtests en alcoholmeters, maar het uiteindelijke bewijs van de alcoholopname kan slechts worden geleverd door de vaststelling van het juiste alcoholgehalte ».

JUSTIFICATION

Deux analyses consécutives donnant des résultats sensiblement différents, indiquent un dérèglement plus que probable de l'appareil. C'est d'ailleurs ce qui a été souligné par plusieurs experts lors des auditions organisées par la Commission.

Il convient donc, en cas de différence significative, de procéder à une analyse de sang, pour déterminer le taux d'alcoolémie.

N^o 60 DE MM. HENDRICK ET DRAPS

Art. 31

Compléter l'article 59 proposé par un § 5, libellé comme suit :

« § 5. *Les résultats de l'analyse d'haleine ne pourront être pris en considération pour l'application des dispositions des articles 34, 35, 38, § 1^{er}, 1^o, § 2, 1^o et de l'article 25, § 1^{er}, que s'ils ont été confirmés par les résultats d'une analyse du sang* ».

JUSTIFICATION

Il convient de mettre le justiciable à l'abri des erreurs matérielles qui pourraient fausser l'analyse de l'haleine, et d'assurer systématiquement les moyens d'une contre-expertise.

Un des experts entendu par la Commission, et dont les déclarations ont été appuyées par les trois autres experts, considère que, compte tenu de ce qui se passe dans la réalité de tous les jours : « si le projet est voté tel quel, les conséquences pour le citoyen seront dramatiques; le sort de celui-ci serait en effet dans les seules mains du pouvoir policier; il n'aurait aucune possibilité ni de faire vérifier la bonne marche des appareils et les résultats affichés, ni de demander un dosage de son alcoolémie (une contre-expertise étant alors possible).

Or, en Belgique, dès qu'un individu dépasse le niveau d'imprégnation alcoolique toléré (mesuré aussi bien dans l'haleine que dans le sang) et qu'une part de responsabilité lui est imputée dans un accident, les compagnies d'assurances ont le droit, et elles en usent systématiquement de se retourner contre celui-ci. Les conséquences pénales, civiles et sociales (en cas de mort ou de blessures graves, la réparation atteint des dizaines de millions) sont épouvantables et le prévenu n'a aucun recours possible.

Les Allemands ont adopté une attitude pleinement responsable; ils utilisent largement les éthylotests et les éthylomètres, mais la preuve finale du niveau d'imprégnation alcoolique ne peut être donnée que par le dosage de l'alcoolémie.

R. HENDRICK
W. DRAPS

N° 61 VAN DE HEREN **LEBRUN EN TOMAS**
(Subamendement op amendement n° 47 — Stuk n° 1062/3)

Art. 31

Het tweede lid van de voorgestelde § 3 weglaten.

VERANTWOORDING

Tussen de twee resultaten mag geen verschil worden gemaakt; zij moeten beide door de rechter beoordeeld worden.

N° 62 VAN DE **REGERING**

Art. 32

1) De Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel 60, § 1, vervangen door wat volgt :

« § 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft. »

2) § 5 vervangen door wat volgt :

« § 5. Vooraleer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw een voertuig of een rijdier op een openbare plaats te besturen of de bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing, wordt hem, in de gevallen bedoeld in de §§ 3 en 4, een nieuwe ademanalyse of ademtest opgelegd. In het geval deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of in geval van weigering zich hieraan te onderwerpen, wordt het verbod tot sturen of tot begeleiden verlengd met een periode van zes uren, te rekenen van de nieuwe ademanalyse, de ademtest of de weigering.

In het geval evenwel deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht wordt het verbod tot sturen of begeleiden verlengd met een periode van drie uren, te rekenen van de nieuwe ademanalyse of de ademtest. »

N° 63 VAN DE **REGERING**

Art. 2

Het voorgestelde opschrift « Hoofdstuk II — Afgifte en stage » vervangen door het volgende opschrift : « Hoofdstuk II — Voorwaarden tot verkrijging ».

N° 61 DE MM. **LEBRUN ET TOMAS**
(sous-amendement à l'amendement n° 47 — Doc. n° 1062/3)

Art. 31

Supprimer le deuxième alinéa du § 3 proposé.

JUSTIFICATION

Les deux résultats ne doivent pas être discriminés mais être tous deux laissés à l'appréciation du juge.

M. **LEBRUN**
E. **TOMAS**

N° 62 DU **GOUVERNEMENT**

Art. 32

1) Remplacer le texte néerlandais de l'article 60, § 1^{er}, proposé par ce qui suit :

« § 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft. »

2) Remplacer le § 5 par ce qui suit :

« § 5. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un véhicule ou une monture dans un lieu public ou à accompagner le conducteur en vue de l'apprentissage, une nouvelle analyse de l'haleine ou test de l'haleine lui est imposée dans les cas visés aux §§ 3 et 4. Au cas où celle-ci mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, ou en cas de refus de s'y soumettre, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de six heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine, le test d'haleine ou du refus.

Toutefois, au cas où l'analyse de l'haleine ou le test d'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test d'haleine. »

N° 63 DU **GOUVERNEMENT**

Art. 2

Remplacer l'intitulé proposé « Chapitre II — Délivrance et stage » par l'intitulé suivant : « Chapitre II — Conditions d'obtention ».

N^o 64 VAN DE REGERING

Art. 3

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 3. — In artikel 23 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in § 1 wordt het tweede lid van het 3° opgeheven;
- 2° in § 1 wordt het 4° vervangen door de volgende bepaling :

« 4° geslaagd zijn voor een door de Koning in te richten examen over de kennis van de wetten en reglementen, het gedrag ter voorkoming van ongevallen, de voornaamste begrippen van mechaniek, alsook de eerste hulp bij ongevallen, betreffende het gebruik van de voertuigen van de categorie waarvoor het rijbewijs wordt aangevraagd; de Koning bepaalt de nadere regelen inzake het onderricht. »;

3° een § 3 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« § 3. — De Koning bepaalt de voorwaarden waaraan de scholen voor het besturen van motorvoertuigen moeten voldoen met het oog op het vervullen van de taken die Hij vaststelt ».

N^o 65 VAN DE REGERING

Art. 4

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 4. — Artikel 24 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Hoofdstuk III — Rijbewijs met punten ».

Art. 24. — § 1. De Koning kent, bij een in Minister-raad overlegd besluit, een aantal punten toe aan de door Hem aangewezen overtredingen naar gelang van hun zwaarwichtigheid uit de hiernavolgende overtredingen

- 1° de zware overtredingen bedoeld in artikel 29;
- 2° de overtredingen van de andere bepalingen van deze wet;
- 3° de overtredingen van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen;

4° de overtredingen van de besluiten genomen ter uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het aantal door de Koning toegekende punten voor elke overtreding mag niet meer dan drie bedragen; bij samenloop van deze overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat vier punten mogen worden overschreden.

§ 2. De in § 1 bedoelde overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden ingeschreven in een

N^o 64 DU GOUVERNEMENT

Art. 3

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 3. — A l'article 23 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

- 1° au § 1^{er}, le deuxième alinéa du 3° est abrogé;
- 2° au § 1^{er}, le 4° est remplacé par la disposition suivante :

« 4° avoir réussi un examen organisé par le Roi, portant sur la connaissance des lois et règlements, des comportements de nature à éviter les accidents, des éléments mécaniques essentiels, ainsi que des premiers soins à apporter en cas d'accident, concernant l'utilisation des véhicules de la catégorie pour laquelle le permis de conduire est demandé; le Roi détermine les modalités de l'enseignement. »;

3° il est ajouté un § 3, rédigé comme suit :

« § 3. — Le Roi arrête les conditions auxquelles les écoles de conduite de véhicules à moteur doivent satisfaire pour l'accomplissement des tâches qu'Il détermine ».

N^o 65 DU GOUVERNEMENT

Art. 4

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 4. — L'article 24 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Chapitre III — Permis de conduire à points ».

Art. 24. — § 1^{er}. Le Roi attribue, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, un nombre de points, déterminé en fonction de leur gravité, aux infractions qu'Il désigne, parmi celles qui suivent :

- 1° les infractions graves visées à l'article 29;
- 2° les infractions aux autres dispositions de la présente loi;
- 3° les infractions à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
- 4° les infractions aux arrêtés pris en vertu de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que les accessoires de sécurité.

Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder trois; en cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder quatre.

§ 2. Les infractions visées au § 1^{er}, ainsi que les points y relatifs, sont inscrits dans un fichier central,

centraal bestand op naam van de bestuurders van een motorvoertuig, die deze overtredingen hebben begaan, voorzover deze overtredingen het voorwerp hebben uitgemaakt van hetzij een betaling, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling; dit centraal bestand wordt bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit opgericht in de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.

§ 3. De bestuurder die het totaal van zes punten heeft bereikt, moet binnen de door de Koning bepaalde periode een door Hem ingerichte veiligheidscursus volgen; zo niet, dan wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor een duur van 1 maand.

Wanneer de bestuurder binnen vijf jaar het totaal van zes punten opnieuw bereikt, wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor een duur van drie maanden; de beëindiging van de opschorting is bovendien afhankelijk van het volgen van een veiligheidscursus als bedoeld in het vorige lid.

§ 4. Wanneer het aantal punten vier of vijf bereikt, wordt dit aantal herleid tot twee, indien de betrokkene een veiligheidscursus als bedoeld in § 3 volgt; deze mogelijkheid kan slechts eenmaal om de 5 jaar worden toegepast.

De bestuurder die het totaal van vier punten bereikt, wordt hiervan ingelicht; in voorkomend geval wordt hij eveneens ingelicht over de mogelijkheid bepaald in het vorige lid.

§ 5. De Koning kan voor de door Hem aangewezen nieuwe houders van een rijbewijs, het totaal van zes punten herleiden tot vier, voor een periode van achttien maanden, die aanvangt bij de afgifte van het rijbewijs; § 4 is in dat geval niet van toepassing.

Deze periode wordt, in voorkomend geval, geschorst voor de duur van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, het verval van het recht tot sturen of de opschorting van het recht tot sturen.

In het geval dat het totaal van 4 punten wordt bereikt, bestaat de in § 3 bedoelde veiligheidscursus uit een specifieke vorming waarvan de inhoud en de nadere regels door de Koning worden bepaald.

§ 6. De overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden automatisch uitgewist, na verloop van 3 jaar of nadat zij aanleiding hebben gegeven tot een in § 3 bedoelde maatregel.

§ 7. De Koning bepaalt de nadere regels inzake inschrijving en uitwissing van de overtredingen en de eraan toegekende punten, het ingaan en het uitvoeren van de opschorting van het recht tot sturen, alsmede inzake het volgen van de in § 3 bedoelde veiligheidscursus.

§ 8. De in de §§ 3 en 5 bedoelde maatregelen doen geen afbreuk aan de toepassing van artikel 38. »

au nom des conducteurs d'un véhicule à moteur, qui ont commis ces infractions, pour autant que ces dernières aient fait l'objet soit d'un paiement, soit d'une condamnation coulée en force de chose jugée; ce fichier central est créé par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, dans les services qui relèvent du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions.

§ 3. Le conducteur qui a atteint le total de six points est tenu de suivre un cours de sécurité organisé par le Roi, dans le délai fixé par Lui; à défaut, le droit de conduire de l'intéressé est suspendu pour une durée d'un mois.

Si le conducteur, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points, le droit de conduire de l'intéressé est suspendu pour une durée de trois mois; la fin de cette suspension est en outre subordonnée à la participation à un cours de sécurité visé à l'alinéa précédent.

§ 4. Lorsque le total de points atteint quatre ou cinq, le nombre atteint est ramené à deux lorsque l'intéressé suit un cours de sécurité comme prévu au § 3; cette possibilité ne peut être appliquée qu'une fois en cinq ans.

Le conducteur qui atteint quatre ou cinq points en est averti; il est également averti, le cas échéant, de la possibilité visée à l'alinéa précédent.

§ 5. Le Roi peut, pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, désignés par Lui, ramener à quatre le nombre de six points, pour une période de dix-huit mois qui commence à la délivrance du permis de conduire; le paragraphe 4 n'est en ce cas pas d'application.

Cette période est, le cas échéant, suspendue pour la durée du retrait immédiat du permis de conduire, de la déchéance du droit de conduire ou de la suspension du droit de conduire.

Dans le cas où le total de quatre points est atteint, le cours de sécurité visé au § 3 comporte une formation spécifique dont le contenu et les modalités sont déterminées par le Roi.

§ 6. Les infractions, ainsi que les points y relatifs, sont effacés automatiquement après trois ans ou après avoir donné lieu à une mesure visée au § 3.

§ 7. Le Roi détermine les modalités relatives à l'inscription et à l'effacement des infractions et des points y relatifs, la prise de cours et l'exécution de la suspension du droit de conduire, ainsi que celles relatives à la participation aux cours visés au § 3.

§ 8. Les mesures visées aux §§ 3 et 5 ne font pas obstacle à l'application de l'article 38. »

N° 66 VAN DE REGERING

Art. 5

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 5. — Artikel 25 van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« Art. 25. — § 1. De gegevens van het centraal bestand bedoeld in artikel 24, § 2, zijn alleen toegankelijk voor en mogen slechts gebruikt worden door de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort of zijn gemachtigde, evenals door de gerechtelijke overheden.

§ 2. Een ieder is gerechtigd alleen omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van het bestand te verkrijgen, alsmede de verbetering van alle hem betreffende persoonsgegevens die als onjuist worden beschouwd.

Een ieder is eveneens gerechtigd de verwijdering of het verbod tot aanwending van alle hem betreffende persoonsgegevens te verkrijgen die, gelet op het doel van de verwerking, als onvolledig of irrelevant worden beschouwd, of waarvan de registratie, de mededeling of de bewaring verboden is, of die na verloop van de toegestane duur zijn bewaard.

De Koning bepaalt de nadere regels inzake de toepassing van deze paragraaf.

§ 3. De houder van het bestand is verplicht alle maatregelen te treffen om de perfecte bewaring van de persoonsgegevens te verzekeren.

De personen die mededeling hebben verkregen van persoonsgegevens volgens de bepalingen van dit hoofdstuk, zijn ertoe gehouden maatregelen te treffen om het vertrouwelijk karakter van deze gegevens te verzekeren en om er voor te zorgen dat ze uitsluitend worden aangewend voor de doeleinden door of krachtens dit hoofdstuk bepaald of voor het vervullen van hun wettelijke opdrachten.

§ 4. Wanneer een bestuurder voor de eerste maal wordt geregistreerd in het bestand, wordt hij daarvan onverwijld in kennis gesteld door de houder van het bestand.

In die kennisgeving wordt vermeld :

1° de identiteit en het adres van de houder van het bestand;

2° de persoonsgegevens die betrekking hebben op de bestuurder;

3° het adres van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bedoeld in § 5;

4° het recht op toegang tot het bestand, op verbetering van foute gegevens, het verbod op aanwending van gegevens, de uitwissing van gegevens, de nadere regels voor de uitoefening van deze rechten, alsmede de nadere toepassingsregels van het rijbewijs met punten.

§ 5. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer oefent voor de toepassing van dit hoofdstuk de bevoegdheden uit die haar zijn toege-

N° 66 DU GOUVERNEMENT

Art. 5

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 5. — L'article 25 de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 25. — § 1^{er}. Les données du fichier central visé à l'article 24, § 2, ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ou son délégué, ainsi que par les autorités judiciaires.

§ 2. Toute personne a le droit, uniquement pour les données qui la concernent, d'obtenir un extrait du fichier ainsi que la rectification de toute donnée à caractère personnel la concernant, considérée comme inexacte.

Toute personne a également le droit d'obtenir la suppression ou l'interdiction d'utilisation de toute donnée à caractère personnel la concernant, qui, compte tenu du caractère du traitement, est considérée comme incomplète ou non pertinente ou dont l'enregistrement, la communication ou la conservation sont interdits ou encore qui a été conservée au-delà de la période autorisée.

Le Roi détermine les modalités d'application du présent paragraphe.

§ 3. Le maître du fichier est tenu de prendre toutes les mesures qui permettent de garantir la parfaite conservation des données à caractère personnel.

Les personnes qui ont reçu communication des données à caractère personnel dans le cadre des dispositions du présent chapitre sont tenues de prendre les mesures qui permettent de garantir le caractère confidentiel de ces données ainsi que l'usage aux seules fins prévues par ou en vertu du présent chapitre ou pour l'application de leurs obligations légales.

§ 4. Lorsqu'un conducteur est, pour la première fois, enregistré dans le fichier, il en est informé sans délai par le maître du fichier.

Cette information doit mentionner :

1° l'identité et l'adresse du maître du fichier;

2° les données à caractère personnel qui concernent le conducteur;

3° l'adresse de la Commission de la protection de la vie privée visée au § 5;

4° le droit d'accès au fichier, le droit de rectification des données erronées, l'interdiction d'utilisation des données, le droit de suppression des données, les modalités d'exercice desdits droits ainsi que les modalités d'application du permis de conduire à points.

§ 5. Pour l'application du présent chapitre, la Commission de la protection de la vie privée exerce les compétences qui lui sont attribuées par l'article 92 de

wezen door artikel 92 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid.

§ 6. Met gevangenisstraf van 3 maanden tot een jaar en met geldboete van 100 frank tot 5 000 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die zich toegang verschaft tot of gebruik maakt van de gegevens van het bestand, met uitzondering van de in § 1 bepaalde personen. »

N° 67 VAN DE REGERING

Art. 9

In het voorgestelde artikel 30, § 2, het 3° weglaten.

N° 68 VAN DE REGERING

Art. 14

In het voorgestelde artikel 34, § 1, de woorden « gevangenisstraf van één dag tot één maand en met » en de woorden « of met een van die straffen alleen » weglaten.

N° 69 VAN DE REGERING

Art. 16

Het eerste lid van het voorgestelde artikel 36 weglaten.

N° 70 VAN DE REGERING

Art. 18

In het voorgestelde artikel 38, de volgende wijzigingen aanbrengen :

1) **in fine van het tweede lid van § 1, de woorden « de overtreding bedoeld in 5°, veroordeeld is wegens dezelfde overtreding. » vervangen door de woorden « de overtredingen bedoeld in 1° en 5°, veroordeeld is wegens een van deze overtredingen »;**

2) **paragraaf 2 vervangen door wat volgt :**
« § 2. De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken, voor een duur van acht dagen of meer, of voorgoed, indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 2, of 48, 1° »;

3) **in § 3, eerste lid, het woord « examen » in het 1° en het 2° telkens vervangen door het woord « onderzoek »;**

la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la Sécurité sociale.

§ 6. Est puni d'un emprisonnement de 3 mois à un an et d'une amende de 100 à 5 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque accède aux données du fichier ou en fait usage, à l'exception des personnes autorisées conformément au § 1^{er}. »

N° 67 DU GOUVERNEMENT

Art. 9

A l'article 30, § 2, proposé, supprimer le 3°.

N° 68 DU GOUVERNEMENT

Art. 14

A l'article 34, § 1^{er} proposé, supprimer les mots « d'un emprisonnement d'un jour à un mois et » et les mots « ou d'une de ces peines seulement, ».

N° 69 DU GOUVERNEMENT

Art. 16

Supprimer le premier alinéa de l'article 36 proposé.

N° 70 DU GOUVERNEMENT

Art. 18

A l'article 38 proposé, apporter les modifications suivantes :

1) **in fine du premier alinéa du § 1^{er}, remplacer les mots « l'infraction visée au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef de la même infraction » par les mots « les infractions visées au 1° et au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef d'une de ces infractions »;**

2) **remplacer le § 2 par ce qui suit :**
« § 2. Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée de huit jours ou plus, ou à titre définitif, s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 2 ou 48, 1° »;

3) **dans le texte néerlandais du premier alinéa du § 3, remplacer chaque fois aux 1° et 2° le mot « examen » par le mot « onderzoek »;**

- 4) **het tweede lid van § 3 weglaten;**
- 5) **in het eerste en het derde lid van § 3, de woorden « examens en » telkens weglaten.**

N^r 71 VAN DE REGERING

Art. 24

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — Artikel 46 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 46. — De Koning bepaalt de formaliteiten die moeten worden vervuld met betrekking tot de uitvoering van de vervallenverklaringen van het recht tot sturen. »

N^r 72 VAN DE REGERING

Art. 25

In het 2°, in fine van het voorgestelde 1°, de woorden « artikel 25, § 1, 3° » vervangen door de woorden « artikel 24, § 3 en § 5 ».

N^r 73 VAN DE REGERING

Art. 27

Het voorgestelde artikel 55 aanvullen met het volgend lid : « De politie of de rijkswacht deelt aan de betrokkene mede welk openbaar ministerie de intrekking van het rijbewijs heeft bevolen ».

N^r 74 VAN DE REGERING

Art. 28

In het voorgestelde artikel 56, tweede lid, in fine van het 1°, de woorden « of meermalen » weglaten.

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Verkeerswezen,*

J.-L. DEHAENE

- 4) **supprimer le deuxième alinéa du § 3;**
- 5) **dans le texte néerlandais des premier et troisième alinéas du § 3 supprimer les mots « examens en ».**

N^o 71 DU GOUVERNEMENT

Art. 24

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 24. — L'article 46 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 46 — Le Roi détermine les formalités qui doivent être accomplies en ce qui concerne l'exécution des déchéances du droit de conduire. »

N^o 72 DU GOUVERNEMENT

Art. 25

Au 2°, in fine du 1° proposé, remplacer les mots « article 25, § 1^{er}, 3° » par les mots « article 24, § 3 et § 5 ».

N^o 73 DU GOUVERNEMENT

Art. 27

Compléter l'article 55 proposé par l'alinéa suivant : « La police ou la gendarmerie communique à l'intéressé quel est le ministère public qui a ordonné le retrait ».

N^o 74 DU GOUVERNEMENT

Art. 28

A l'article 56, 2^{ème} alinéa, in fine du 1° proposé, supprimer les mots « ou plusieurs ».

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre des Communications*

J.-L. DEHAENE

N^o 75 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 39

In het 2^o, de woorden « en op hun bijdrage tot de financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instellingen zijn toevertrouwd » **weglaten.**

VERANTWOORDING

Het ontwerp wil de Minister van Verkeerswezen in staat stellen tot 10 % van de prijs van de technische controle af te nemen om daarmee een door hem aangewezen instelling ter bevordering van de verkeersveiligheid te financieren.

Hier wordt een debudgetteringstechniek toegepast. De Raad van State wijst er trouwens op dat de ware aard van de bijdrage tot de financiering van de door de Koning aangewezen instelling erg delicaat is. « De bijdrage komt weliswaar alleen ten laste van de instellingen die een aanvraag doen om te worden erkend, doch een zodanige aanvraag geldt voor die instellingen ook als een absolute voorwaarde om te worden erkend. Uit de gegevens waarover de Raad van State beschikt, blijkt bovendien niet dat de bijdrage als tegenprestatie geldt voor een dienst die in het bijzonder aan de erkende instellingen wordt bewezen en het ziet er niet naar uit dat er tussen de kostprijs van die dienst en het bedrag van de bijdrage een billijke evenredige verhouding bestaat. Het zal de taak van het Parlement zijn om op grond van de bijkomende informatie die het zal krijgen, te oordelen of het, in ieder geval voor die bijdrage, niet nodig is niet alleen het beginsel ervan vast te stellen in de wet zelf, doch er tevens het bedrag van te bepalen en het heffen ervan in diezelfde wet te regelen ».

Dat de Minister van Verkeerswezen, niettegenstaande hij daartoe niet bij wet gemachtigd was, nu reeds een percentage van de prijs van de technische controle afneemt, is vanzelfsprekend nog geen reden om het Parlement ertoe te nopen hem die wettelijke grondslag alsnog te verschaffen, wel integendeel. Zulk soort van belasting, dat buiten de regels van de Staatsbegroting valt, wettelijk onderbouwen zou een gevaarlijk precedent scheppen. Elke Minister kan immers moeiteloos een instelling vinden die zijn imago luister bijzet en zijn beleidsvisie uitdraagt; hij kan die dan laten financieren door de gedwongen bijdrage van ondernemingen of instellingen waarvan zijn administratie de activiteiten erkent of regelt.

Bovendien is de taak van de desbetreffende instelling ofwel een taak die de Staat toekomt, en in dat geval moet hij uit de Staatsbegroting worden gefinancierd. Daarvoor behoren de belastingen te worden gebruikt. Ofwel betreft het een taak die niet voor de Staat is weggelegd en in dat geval is het noch aanvaardbaar, noch grondwettelijk van hogerhand iets op te leggen dat wellicht nog beter « afpersing van de automobilist » dan « verkapte belasting » wordt genoemd.

N^o 75 DE M. HENDRICK

Art. 39

Au 2^o, supprimer les mots « et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes ».

JUSTIFICATION

Le projet veut autoriser le Ministre des Communications à prélever jusqu'à 10 % du prix du contrôle technique, pour financer un organisme de son choix chargé de promouvoir la sécurité routière.

Il s'agit ici d'une technique de débudgettisation. Le Conseil d'Etat souligne d'ailleurs le caractère délicat de la nature exacte de la contribution au financement de l'organisme désigné par le Roi. « En effet, s'il est vrai que la contribution est prévue à charge des seuls organismes qui demandent à être agréés, elle est aussi pour eux une condition *sine qua non* de l'agrément. En plus, la contribution ne paraît pas être, dans l'état des informations dont dispose le Conseil d'Etat, la contrepartie d'un service fourni spécialement aux organismes agréés et il ne semble pas qu'il y ait un rapport de proportionnalité raisonnable entre le coût de ce service et le montant de la contribution. Il appartiendra au Parlement d'apprécier, sur la base des informations complémentaires qui lui seront données, s'il ne faut pas, en tous cas pour cette contribution, en poser non seulement le principe dans la loi elle-même, mais encore en fixer le montant et en régler la perception dans cette même loi ».

Le fait que le Ministre des Communications prélève déjà, en dépit qu'il n'en avait pas l'habilitation légale, un pourcentage du prix du contrôle technique, n'est évidemment pas une raison pour que le Parlement soit maintenant contraint de lui donner cette base légale, au contraire. Donner une base légale à ce type d'impôt, qui échappe aux règles du budget de l'Etat, constituerait un dangereux précédent. En effet, chaque ministre pourrait évidemment trouver sans peine un organisme pour promouvoir son image et sa politique, qu'il pourrait alors faire financer par la contribution forcée d'entreprises ou d'organismes dont les activités sont agréées ou réglementées par son administration.

De plus, ou bien la mission de l'organisme en question est une mission qui incombe à l'Etat et, dans ce cas, elle doit être financée par le budget de l'Etat. C'est à ça que doivent servir les impôts. Ou bien, il ne s'agit pas d'une mission qui incombe à l'Etat et, dans ce cas-là, il n'est pas admissible ni constitutionnel d'utiliser la puissance publique pour imposer ce qu'il conviendrait peut-être encore mieux d'appeler un rattachement de l'automobiliste qu'un impôt déguisé.

R. HENDRICK

N° 76 VAN DE HEREN WINKEL EN VAN DIENDEREN

Art. 40bis (nieuw)

Een artikel 40bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

« Art. 40bis. — De toegelaten maximumsnelheid op autowegen wordt van 120 km/u tot 100 km/u verlaagd.

« De maximumsnelheid in de stad (in de agglomeratie) wordt van 60 km/u tot 50km/u verlaagd, met de mogelijkheid om daar op sommige wegen van af te wijken. »

VERANTWOORDING

Volgens de officiële statistieken zijn ongevallen meestal te wijten aan overdreven of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de veiligheidsgordel.

Toch bevat het wetsontwerp geen enkele maatregel om de snelheid in de stad en op de autowegen nog wat meer te beperken. In de commentaar wordt er nochtans op gewezen dat 63,5 % van de verkeersongevallen door onaangepaste snelheid worden veroorzaakt.

Aangezien blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid met 10 km/u het aantal zware ongevallen met 12 % doet stijgen, is het wenselijk de snelheid op de autowegen nog te verlagen. Voor genoemde cijfers zijn het resultaat van onderzoek dat in 1973 na de invoering van de snelheidsbeperkingen werd gedaan en liggen in de buurt van de cijfers die werden gepubliceerd nadat in 1987 in 28 Amerikaanse Staten de maximumsnelheid op de autowegen van 55 op 65 mijl per uur werd gebracht.

De snelheidsbeperking tot 50 km/u in de agglomeratie wordt nu al toegepast in de BRD, Denemarken, Nederland, Griekenland, Italië, Ierland en het Verenigd Koninkrijk.

Recente buitenlandse experimenten (Zwitserland en Denemarken) hebben de positieve gevolgen van een dergelijke maatregel aangetoond.

Afwijkingen moeten dan op bepaalde voorrangswegen met een beperkt aantal kruispunten een hogere snelheid mogelijk maken en in woonwijken die hiertoe speciaal zijn uitgerust, een lagere snelheid (30 km-zones) opleggen.

N° 77 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 40bis (nieuw)

Een artikel 40bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

N° 76 DE MM. WINKEL ET VAN DIENDEREN

Art. 40bis (nouveau)

Insérer un article 40bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 40bis. — La vitesse maximale autorisée sur autoroute est ramenée de 120 km/h à 100 km/h.

« La vitesse maximale autorisée en ville (en agglomération) est ramenée de 60 km/h à 50km/h, avec dérogations possibles pour certaines voies. »

JUSTIFICATION

D'après les statistiques officielles, il apparaît que les accidents sont en majorité la conséquence d'une vitesse excessive ou inappropriée, de l'alcoolémie du conducteur et du non-port de la ceinture de sécurité.

Pourtant le projet de loi ne propose aucune mesure pour limiter encore un peu plus la vitesse en agglomération et sur autoroute alors que dans son commentaire, il est précisé que la vitesse inappropriée serait responsable de près de 63,5 % des accidents.

Il paraît donc souhaitable de réduire encore la vitesse sur autoroute puisqu'il semble qu'un relèvement de 10 km/h des vitesses maximales se traduise par une augmentation des accidents graves de 12 %. Ce chiffre provient d'observations faites en 1973, suite à l'instauration des limitations de vitesse. Chiffres voisins de ceux publiés à l'occasion du relèvement de 55 à 65 miles par heure dans 28 Etats des Etats-Unis, de la vitesse maximale sur autoroute en 1987.

La limitation de la vitesse à 50 km/h en agglomération est déjà d'application en RFA, au Danemark, aux Pays-Bas, en Grèce, en Italie, en Irlande et au Royaume-Uni.

Les récentes expériences étrangères (Suisse et Danemark) ont montré les effets favorables d'une telle mesure.

Les dérogations devraient autoriser soit des vitesses supérieures sur certaines voies prioritaires comportant un nombre limité de carrefours, soit des vitesses inférieures (zone 30) sur les voiries à caractère résidentiel qui sont aménagées spécifiquement à cet effet.

X.WINKEL
H. VAN DIENDEREN

N° 77 DE M. HENDRICK

Art. 40bis (nouveau)

Insérer un article 40bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 40bis. — *De toegestane maximumsnelheid op autowegen wordt van 120 km/u opgetrokken tot 150 km/u.* »

VERANTWOORDING

Alle in Frankrijk door onafhankelijke instellingen uitgevoerde serieuze onderzoeken wijzen uit dat de snelheid op autowegen niet een hoofdoorzaak van ongevallen is. De toestand in Duitsland, waar op autowegen geen snelheidsbeperking geldt, bevestigt de in Frankrijk opgedane ervaring.

Die gegevens spreken de beweringen tegen die de heer Winkel uit in de verantwoording van zijn amendement n° 76, dat ertoe strekt de op autowegen toegestane maximumsnelheid van 120 km/u te verlagen tot 100 km/u.

Nr 78 VAN DE REGERING

Art. 31

Paragraaf 3 vervangen door wat volgt :

« § 3. *Op verzoek van de persoon aan wie een adem-analyse werd opgelegd, wordt onmiddellijk een tweede analyse uitgevoerd en, indien het verschil tussen deze twee resultaten meer bedraagt dan de door de Koning bepaalde nauwkeurigheidsvoorschriften, een derde analyse.*

Indien het eventuele verschil tussen twee van deze resultaten niet meer bedraagt dan de hierboven bedoelde nauwkeurigheidsvoorschriften, wordt het laagste resultaat in aanmerking genomen.

Indien het verschil groter is, wordt, naar gelang van het geval, artikel 63, § 1, 1° of 2°, toegepast. »

Nr 79 VAN DE REGERING

Art. 35

Een § 1bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

« § 1bis. *De in artikel 59, § 1, bedoelde overheidspersonen moeten, op verzoek van de personen bedoeld in het 1° en het 2° van dezelfde paragrafen bij wijze van tegenexpertise, een bloedmonster laten nemen van deze personen door een daartoe opgevorderd geneesheer, indien de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft. »*

« Art. 40bis. — *La vitesse maximale autorisée sur autoroute est relevée de 120 km/h à 150 km/h.* »

JUSTIFICATION

Toutes les études sérieuses effectuées en France par des organismes indépendants montrent que la vitesse sur autoroute n'est pas une cause essentielle d'accident. L'expérience allemande, où la vitesse sur autoroute n'est pas limitée confirme les constatations françaises.

Ces éléments contredisent les assertions de l'amendement n° 76 de M. Winkel visant à réduire de 120 km/h à 100 km/h la vitesse autorisée sur autoroute.

R. HENDRICK

N° 78 DU GOUVERNEMENT

Art. 31

Remplacer le § 3 par ce qui suit :

« § 3. *A la demande de la personne à qui une analyse de l'haleine a été imposée, il est procédé immédiatement à une deuxième analyse et, si la différence entre ces deux résultats est supérieure aux prescriptions en matière de précision arrêtées par le Roi, à une troisième analyse.*

Si la différence éventuelle entre deux de ces résultats n'est pas supérieure aux prescriptions en matière de précision ci-avant, il est tenu compte du résultat le plus bas.

Si la différence est supérieure, il est fait application, selon le cas, de l'article 63, § 1^{er}, 1° ou 2°. »

N° 79 DU GOUVERNEMENT

Art. 35

Insérer un § 1^{er}bis (nouveau), libellé comme suit :

« § 1^{er}bis. *Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, font subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, à la demande de celles-ci et à titre de contre-expertise, si l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.* »

N^o 80 VAN DE REGERING

Art. 35

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt :

« § 2. De kosten van het nemen van het monster en van de bloedanalyse komen ten laste van de onderzochte persoon, indien de overtreding bepaald in artikel 34, § 1 of § 2, 1^o, bewezen is ».

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Verkeerswezen,*

J.-L. DEHAENE

N^o 80 DU GOUVERNEMENT

Art. 35

Remplacer le § 2 par ce qui suit :

« § 2. Les frais du prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée si l'infraction prévue à l'article 34, § 1 et § 2, 1^o, est établie ».

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre des Communications,*

J.-L. DEHAENE
