

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1993-1994**

16 FEVRIER 1994

Projet de loi portant mesures transitoires relatives aux appareils destinés à déceler la présence d'alcool dans le sang, visés à l'article 59, § 1^{er}, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. QUINTELIER**

I. EXPOSE DU MINISTRE

Pour rappel, la loi du 18 juillet 1990 avait notamment pour but l'introduction de moyens électroniques de contrôle du taux d'alcoolémie des conducteurs et l'abaissement du taux d'alcoolémie punissable de 0,8 à 0,5 gramme par litre de sang (plus précisé-

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Decléty, président, Appeltans, Bartholomeeussen, Boel, Bouchat, Cardoen, De Seranno, Desutter, Gesquiere, Grosjean, Hotyat, Lozie, Seeuws, Mme Van den Poel-Welkenhuysen et M. Quintelier, rapporteur.

3. Autres sénateurs : MM. Desir, Happart et Vandenhaute.

R. A 16481*Voir :***Document du Sénat :**

957-1 (1993-1994) : Projet transmis par la Chambre des représentants.

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1993-1994**

16 FEBRUARI 1994

Ontwerp van wet houdende overgangsmaatregelen met betrekking tot de toestellen om de aanwezigheid van alcohol in het bloed op te sporen, bedoeld in artikel 59, § 1, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER QUINTELIER**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Ter herinnering, de wet van 18 juli 1990 had inzonderheid tot doel elektronische middelen in te voeren voor de controle van het alcoholgehalte in het bloed van de bestuurders en het strafbaar alcoholgehalte te verlagen van 0,8 naar 0,5 gram per liter bloed (meer

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Decléty, voorzitter, Appeltans, Bartholomeeussen, Boel, Bouchat, Cardoen, De Seranno, Desutter, Gesquiere, Grosjean, Hotyat, Lozie, Seeuws, mevr. Van den Poel-Welkenhuysen en de heer Quintelier, rapporteur.

3. Andere senatoren : de heren Desir, Happart en Vandenhaute.

R. A 16481*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

957-1 (1993-1994) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

ment de 0,35 à 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré). Les procédures d'homologation et d'achat des appareils ont entraîné un décalage dans le temps entre l'arrivée des appareils de test de l'haleine (les « éthylotests ») et celle des appareils d'analyse de l'haleine (les « éthylomètres »).

Selon ses informations, l'utilisation des appareils électroniques de test de l'haleine pourrait commencer en mai 1994: les problèmes restant à résoudre (contrat d'entretien et recalibrage des 1 820 appareils) sont du ressort du ministre de l'Intérieur.

D'autre part, l'abaissement du taux d'alcoolémie punissable, prévu par la loi du 18 juillet 1990, ne pourra entrer en vigueur que lorsque les appareils d'analyse électronique de l'haleine seront disponibles. A titre transitoire, son prédécesseur a proposé l'introduction d'une mesure administrative qui n'aurait pas de conséquences pénales. Cette mesure consisterait en une interdiction temporaire de conduire durant trois heures lorsque le degré d'alcoolémie constaté par les appareils de test se situe entre 0,22 et 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

La conduite sous l'influence de l'alcool doit être combattue par tous les moyens. Toutefois, il n'est pas possible d'abaisser le taux punissable avant de pouvoir utiliser les appareils d'analyse de l'haleine. Le nombre de prélèvements sanguins serait en forte augmentation, ce qui handicaperait la disponibilité des forces de police sur le terrain. Une telle interdiction de trois heures, déjà prévue à l'article 31 de la loi du 18 juillet 1990, ne constitue pas une charge pour les autorités de contrôle, et a tout de même un effet dissuasif. Elle réalise un pas de plus dans la mise en application de la loi de 1990.

Le projet de loi introduit donc:

- l'utilisation des appareils électroniques de test de l'haleine;
- la mesure administrative d'interdire de conduire pendant une durée de 3 heures en cas de constatation, à l'aide de ces appareils, d'un taux d'alcoolémie se situant entre 0,22 et 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré (l'équivalent à un taux situé entre 0,5 et 0,8 gramme par litre de sang).

L'article 2 règle le problème du délai d'attente dont peut bénéficier la personne contrôlée (une demi-heure actuellement; 15 minutes avec les appareils électroniques).

L'abrogation de la disposition légale octroyant un délai d'attente d'une demi-heure permettra en effet la mise en vigueur de l'article 8 de l'arrêté royal du 18 février 1991, relatif aux appareils de test de l'haleine, qui prévoit un délai de 15 minutes.

bepaald van 0,35 naar 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht). De procedures van homologatie en aankoop van de toestellen hebben een tijdsverschil veroorzaakt tussen de komst van de ademtesttoestellen (« ethyltests ») en die van de ademmeettoestellen (« ethylmeters »).

Volgens de inlichtingen waarover hij beschikt zou de aanwending van de elektronische ademtesttoestellen in april 1994 kunnen aanvangen: de nog op te lossen problemen (onderhoudscontract en het opnieuw ijken van 1820 toestellen) vallen onder de bevoegdheid van de Minister van Binnenlandse Zaken.

Anderzijds zal de bij de wet van 18 juli 1990 bepaalde verlaging van het strafbaar alcoholgehalte in het bloed slechts in werking kunnen treden wanneer de elektronische ademanalyseapparaten beschikbaar zullen zijn. Als overgangsmaatregel heeft zijn voorganger de invoering van een administratieve maatregel zonder strafrechtelijke gevolgen voorgesteld. Deze maatregel zou bestaan in een tijdelijk rijverbod van drie uur, wanneer het door de testtoestellen vastgestelde alcoholgehalte tussen 0,22 en 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht ligt.

Het rijden onder invloed van alcohol moet met alle middelen worden bestreden. Het is in de praktijk echter onmogelijk het strafbaar alcoholgehalte te verlagen vóór de ademanalysetoestellen gebruikt kunnen worden. Het aantal bloedafnemingen zou sterk stijgen, wat de beschikbaarheid van de politie ter plekke zou belemmeren. Zo'n verbod van drie uur, waarin artikel 31 van de wet van 18 juli 1990 reeds voorziet, brengt geen last mee voor de controleoverheid en heeft toch een afschrikkend effect. Het zou bovendien een bijkomende stap vormen bij het in toepassing brengen van de wet van 1990.

Het wetsontwerp introduceert dus:

- het gebruik van elektronische ademtesttoestellen;
- de administratieve maatregel van 3 uur rijverbod wanneer men, door middel van deze toestellen, een alcoholgehalte vaststelt tussen 0,22 en 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht (equivalent met een gehalte tussen 0,5 en 0,8 gram per liter bloed).

Artikel 2 regelt het probleem van de wachttijd die de gecontroleerde kan genieten (momenteel is dit een half uur, en 15 minuten met de elektronische toestellen).

De opheffing van de wetsbepaling, die een half uur wachttijd toekent, maakt het van kracht worden mogelijk van artikel 8 van het koninklijk besluit van 18 februari 1991. Dit betreft de ademtesttoestellen en voorziet in een termijn van 15 minuten.

II. DISCUSSION

Un commissaire s'inquiète de la garantie de fiabilité de ces appareils.

Le ministre explique que ces appareils seront rééquilibrés et homologués par l'Institut belge de la sécurité routière. Ces nouveaux tests remplaceront l'acte médical de la prise de sang.

Un membre voudrait savoir s'il y a eu de telles expériences dans d'autres pays et quels en ont été les résultats.

Le ministre répond que ces types d'appareils sont, en effet, déjà utilisés dans certains pays voisins. Il précise que nos normes d'homologation sont cependant plus poussées que dans ces pays (*cf.* l'Allemagne et les pays scandinaves).

Un autre membre regrette que très souvent les infractions commises vis-à-vis des réglementations sur la sécurité routière sont classées sans suite. Cela démotive la police et incite la population à ne plus les respecter. Le législateur doit s'assurer que les mesures qu'il prend soient suivies d'application, sinon elles n'ont plus aucun sens.

Le manque de personnel au niveau de la magistrature et de la police ne peut être un argument pour justifier cette situation.

Le ministre reconnaît que c'est un problème général mais dont la solution relève de ses collègues de l'Intérieur et de la Justice.

Le manque de moyens budgétaires y est certainement pour beaucoup.

Dans le cas du présent projet, ces mesures en matière de conduite en état d'ivresse s'imposent. Il est effectivement absurde de légiférer et d'investir, sans que ces mesures soient appliquées. Cependant, nous devons jouer notre rôle et prendre les mesures de base nécessaires pour tenter d'améliorer cet état de choses.

Il faut souligner aussi que les appareils de mesure proposés ici permettront aux forces de police de gagner du temps et donc d'être plus disponibles.

Un commissaire estime qu'on devrait aller plus loin et réglementer la publicité concernant l'alcool.

Le ministre rappelle qu'il a été un ardent défenseur de la lutte contre la publicité en faveur du tabac. Pour l'alcool, sa position est plus mitigée, puisque consommé à doses modérées, certains sont même bons pour la santé (*cf.* vin, bière).

II. BESPREKING

Een commissielid vraagt zich ongerust af of de betrouwbaarheid van die toestellen wel gewaarborgd is.

De Minister legt uit dat die toestellen bijgesteld en gehomologeerd zullen worden door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Die nieuwe testen vervangen de bloedafname, die een medische handeling is.

Een lid wenst te weten of andere landen met die test reeds ervaring hebben opgedaan en wat de resultaten daarvan zijn.

De Minister antwoordt dat dergelijke toestellen reeds in sommige buurlanden worden gebruikt. Hij verduidelijkt dat onze homologatienormen evenwel strenger zijn dan de normen die in die landen worden toegepast (*cf.* Duitsland en de Scandinavische landen).

Een ander lid betreurt dat verkeersovertredingen zeer dikwijls geseponneerd worden. Zoiets demotiveert de politie en zet de bevolking ertoe aan de voorschriften niet meer na te leven. De wetgever moet ervoor zorgen dat de maatregelen die hij neemt, ook worden toegepast. Gebeurt dat niet, dan hebben ze geen enkele zin.

Het gebrek aan personeel bij de magistratuur en bij de politie kan geen argument zijn om die toestand te rechtvaardigen.

De Minister erkent dat het hier om een algemeen probleem gaat dat echter door zijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie moet worden opgelost.

Het gebrek aan budgettaire middelen speelt hier ongetwijfeld een grote rol.

In het geval van dit ontwerp zijn de maatregelen ter bestrijding van het rijden in staat van dronkenschap absoluut noodzakelijk. Het is immers absurd wetten te maken en investeringen te doen wanneer de maatregelen niet worden toegepast. Wij mogen evenwel onze verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan en moeten de basismaatregelen nemen die noodzakelijk zijn om de toestand te verhelpen.

Er moet ook worden opgemerkt dat de voorgestelde meettoestellen de politie in staat zullen stellen tijd te winnen en dus meer beschikbaar te zijn.

Een commissielid is van mening dat men nog verder moet gaan en de reclame voor alcohol aan banden moet leggen.

De Minister herinnert eraan dat hij een vurig pleitbezorger was van het verbod op reclame voor tabak. Zijn standpunt ten aanzien van alcohol is genuanceerder, aangezien een matige hoeveelheid alcohol in sommige gevallen zelfs goed is voor de gezondheid (*cf.* wijn, bier).

On ne peut concevoir une société vivante en interdisant tout.

Il faut trouver un juste milieu.

Prenons l'exemple de la circulation routière; si demain on supprimait les voitures, il n'y aurait plus d'accidents de voiture. Or, vivre, c'est prendre le risque de mourir. A un certain moment, il faut pouvoir se résigner, faire la part des choses et assumer certains risques.

D'autre part, si on intervient pour cette forme de publicité, on sera obligé d'intervenir dans d'autres. C'est un engrenage et il faut y réfléchir.

Un membre considère que ce qui est proposé dans ce projet est d'ordre technique.

L'important est, en effet, que cela serve à quelque chose. Pour ce faire, il faut effectuer les contrôles aux moments optimaux et aux points névralgiques (cf. les sorties de soirées et dancings, les nuits, les week-ends, etc.).

Toutes les statistiques dans le monde démontrent que le nombre d'accidents imputables à l'alcool est extrêmement important. Un contrôle rigoureux est indispensable.

S'il est vrai qu'il est dangereux de vivre puisqu'on en meurt toujours, il est certainement fort utile d'essayer au maximum d'en réduire les risques.

Le ministre partage cette analyse.

Le problème de la consommation excessive d'alcool par les jeunes, surtout la nuit et le week-end, est un de ceux qui le préoccupent le plus. Son prédécesseur avait déjà pris des mesures en ce sens.

Vient se greffer à cela toute la problématique de l'usage des stupéfiants, en particulier le week-end également.

Le ministre espère, d'ici quelques semaines, pouvoir faire le point avec les commissions parlementaires après avoir bien étudié ce dossier, notamment en collaboration avec l'Institut belge de la sécurité routière. Chaque week-end on compte une moyenne de 13,5 morts dans des accidents de ce genre.

Il lui semble que la répression n'est pas le seul élément à prendre en considération. Il existe un mal de vivre des jeunes et déjà une action au niveau de l'enseignement secondaire est indispensable.

Le précédent intervenant ajoute qu'il considère que dans la vie, ce qui est important, c'est la responsabilité individuelle.

Een samenleving is niet leefbaar als alles verboden wordt.

Er moet echter een gulden middenweg gevonden worden.

Nemen we het voorbeeld van het wegverkeer. Indien men morgen alle wagens uit het verkeer neemt, zullen er geen auto-ongevallen meer zijn. Wie leeft, loopt nu eenmaal het risico ooit te sterven. Op een gegeven ogenblik moet men zich bij bepaalde zaken kunnen neerleggen, er het beste van maken en bepaalde risico's aanvaarden.

Indien men daarenboven deze vorm van reclame aan banden legt, zal men verplicht zijn dat ook met andere te doen. Alvorens een kettingreactie op gang te brengen, moet men goed nadenken.

Een lid meent dat wat in dit ontwerp wordt voorgesteld, van technische aard is.

Het belangrijkste is immers dat die voorschriften tot iets dienen. Daartoe dienen controles te worden uitgevoerd op piekmomenten en « black points » (na feestjes, bij dancings, 's nachts, tijdens het weekeinde, enz.).

Alle statistieken in de wereld tonen aan dat het aantal ongevallen te wijten aan alcohol zeer groot is. Een strenge controle is onontbeerlijk.

Het mag dan al waar zijn dat leven gevaarlijk is aangezien men er altijd aan dood gaat, toch dienen de risico's zoveel mogelijk te worden beperkt.

De Minister is het met die analyse eens.

Het probleem van overdreven alcoholverbruik door jongeren, vooral 's nachts en tijdens het weekeinde, is een van de meest zorgwekkende. Zijn voorganger had reeds maatregelen in die zin genomen.

Daarbij komt ook nog het probleem van het druggebruik, eveneens vooral in het weekeinde.

De Minister hoopt dat hij over enkele weken een stand van zaken kan opmaken met de parlementaire commissies, na dit dossier grondig te hebben onderzocht, met name in samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Ieder weekeinde vallen er gemiddeld 13,5 doden bij dit soort ongevallen.

Hij meent dat bestraffing niet het enige element is dat in overweging moet worden genomen. Er bestaat een malaise bij de jongeren en er moet al met een actie worden begonnen op het niveau van het secundair onderwijs.

De vorige spreker voegt eraan toe dat hij meent dat in het leven de individuele verantwoordelijkheid belangrijk is.

En Belgique, la vente d'alcool est libre, et le jeune doit prendre ses responsabilités. Il en va de même pour la drogue. Il est également opposé à la répression pour la consommation de la drogue. Il faut surtout mener une action pour responsabiliser les jeunes comme dans le cas de l'alcool.

La formule la plus simple plutôt que des sanctions ou des interdictions, est de les empêcher de conduire. La mesure proposée d'empêcher les gens ayant un taux d'alcool trop élevé dans le sang de conduire pendant trois heures est excellente.

Un autre membre désirerait avoir les statistiques des trois dernières années, pour la Belgique et les pays limitrophes (surtout ceux qui disposent déjà des appareils de contrôle proposés ici), sur le nombre d'accidents graves et mortels, dus à l'alcool, impliquant des jeunes de moins de vingt-cinq ans.

Le Ministre répond ce qui suit:

— Tout d'abord, nous voulons faire remarquer que nous ne disposons pas de statistiques détaillées ni d'études précises quant au rapport entre les accidents de la route impliquant des jeunes et l'alcool.

— Les statistiques des conducteurs de voitures décédés (annexe 1) démontrent que le groupe 18-24 ans représente plus d'un quart du nombre total des décédés. On retrouve à peu près le même chiffre en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. En Allemagne, plus d'un tiers des conducteurs de voitures décédés sont des jeunes de 18 à 24 ans.

— Pour l'instant on ne peut que faire une estimation du nombre de conducteurs impliqués dans des accidents mortels et qui étaient sous l'influence de l'alcool.

En Belgique, aucune étude représentative avec analyse systématique de la présence d'alcool chez les conducteurs impliqués dans (ou victimes d') un accident n'a encore été effectuée. Deux études commentent sous peu (Besedim et groupe Beaucourt-Schepens). Elles donneront probablement une image correcte du nombre de conducteurs — hospitalisés — sous l'influence de l'alcool.

Les statistiques I.N.S. (annexe 2) des analyses sanguines effectuées suite à un accident de la route, d'après l'âge de la personne concernée révèlent que:

2,1 p.c. sont âgés de moins de 20 ans;

10,3 p.c. sont âgés de 20 à 24 ans;

10,7 p.c. sont âgés de 25 à 29 ans;

10,2 p.c. sont âgés de 30 à 34 ans;

In België is de verkoop van alcohol vrij en de jongeren moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Hetzelfde geldt voor drugs. Spreker is eveneens gekant tegen repressie voor het druggebruik. Er moet vooral een actie worden gevoerd om de jongeren verantwoordelijkheid bij te brengen, zoals ook bij alcohol het geval is.

De eenvoudigste formule, veeleer dan sancties of verboden, is hun te verbieden te rijden. De voorgestelde maatregel om mensen met teveel alcohol in het bloed gedurende drie uren een rijverbod op te leggen, is uitstekend.

Een ander lid zou de statistieken van de laatste drie jaar willen kennen voor België en de omliggende landen (vooral die welke reeds beschikken over de hier voorgestelde controletoeestellen), wat betreft het aantal ernstige en dodelijke ongevallen die te wijten zijn aan alcohol en waarbij jongeren van minder dan vijftientig jaar betrokken zijn.

De Minister antwoordt als volgt:

— In de eerste plaats willen wij doen opmerken dat wij niet beschikken over gedetailleerde statistieken noch over precieze studies inzake het verband tussen verkeersongevallen met jongeren en alcohol.

— Uit de statistieken van de omgekomen bestuurders van personenauto's (bijlage 1) blijkt wel dat de 18- tot 24-jarigen voor meer dan een vierde van het totaal aantal doden tekenen. Ongeveer hetzelfde cijfer vindt men terug in Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. In Duitsland behoort zelfs meer dan een derde van de omgekomen bestuurders van personenauto's tot de leeftijdscategorie 18-24 jaar.

— Hoeveel van de betrokken bestuurders bij dodelijke ongevallen onder invloed van alcohol waren, is momenteel enkel maar te schatten.

In ons land zijn nog geen representatieve studies gemaakt met systematische analyse over de aanwezigheid van alcohol bij bestuurders betrokken in (of slachtoffer van) een ongeval. Binnenkort starten twee onderzoeken (Besedim en groep Beaucourt-Schepens) die wellicht een correct beeld gaan geven van het aantal bestuurders — opgenomen in een ziekenhuis — onder invloed van alcohol.

Uit de N.I.S.-statistieken (bijlage 2) van de bloedonderzoeken ingevolge verkeersongevallen op de openbare weg, volgens de leeftijd van de betrokken persoon, blijkt dat:

2,1 pct. behoort tot de leeftijdsgroep minder dan 20 jaar;

10,3 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 20 à 24 jaar;

10,7 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 25 à 29 jaar;

10,2 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 30 à 34 jaar;

9,1 p.c. sont âgés de 35 à 39 ans;
 7,5 p.c. sont âgés de 40 à 44 ans;
 5,4 p.c. sont âgés de 45 à 49 ans;
 3,9 p.c. sont âgés de 50 à 54 ans;
 2,4 p.c. sont âgés de 55 à 59 ans;
 2,5 p.c. sont âgés de 60 ans et plus;

35,8 p.c. inconnus.

Comme il s'agit presque toujours d'analyses sanguines consécutives à des tests d'haleine positifs ou à une ivresse manifeste, elles donnent une bonne idée de la répartition de l'âge des conducteurs sous influence, impliqués dans un accident.

* Au Canada et dans certains Etats des Etats-Unis, 40 à 50 p.c. des décédés de la route ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 pour mille. Ces données viennent d'enregistrements standardisés effectués par des médecins-légistes de ces Etats, qui doivent analyser pour tous les accidents mortels s'il y a eu consommation d'alcool.

* Aux Pays-Bas, le S.W.O.V. (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) a effectué une étude-pilote dans quelques hôpitaux de Rotterdam. 25 p.c. des conducteurs blessés avaient un taux d'alcoolémie de 0,5 pour mille ou plus. Chez les automobilistes ce chiffre s'élève à 43 p.c. (voir annexe 3).

Pendant les nuits de week-end, ces pourcentages atteignent même 70 p.c. De plus, les jeunes automobilistes, pour un même taux d'alcoolémie, courent un plus grand risque d'accident que les conducteurs un peu plus âgés (voir annexe 4).

* Des études effectuées en France, e.a. par l'I.N.R.E.T.S., démontrent qu'à peu près 37 p.c. des responsables d'accidents mortels étaient sous l'influence d'alcool.

Les études de l'I.N.R.E.T.S. démontrent également que:

1. Par rapport à la totalité des conducteurs, il n'y a pas plus de jeunes de moins de 25 ans qui sont sous l'influence de l'alcool, mais ils ont un risque d'accident plus élevé (surrisque) que les conducteurs plus âgés qui roulent sous l'influence.

2. Ce surrisque existe pour tous les taux d'alcoolémie, même ceux inférieurs à 0,8 g/l.

3. Le groupe des 18-24 ans ne forme pas un groupe homogène. Les plus jeunes et les débutants ont les taux d'alcoolémie les plus bas. Ceux chez qui on retrouve le plus d'alcool conduisent la nuit et surtout en fin de semaine.

9,1 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 35 à 39 jaar;
 7,5 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 40 à 44 jaar;
 5,4 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 45 à 49 jaar;
 3,9 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 50 à 54 jaar;
 2,4 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 55 à 59 jaar;
 2,5 pct. behoort tot de leeftijdsgroep 60 jaar en ouder;

35,8 pct. onbekend.

Vermits het hier bijna altijd gaat om bloedproeven die volgen op positieve ademtesten of klaarblijkelijke dronkenschap geeft dit een goed beeld van de leeftijdsverdeling van de bestuurders onder invloed, betrokken in een ongeval.

* In Canada en sommige Staten van de Verenigde Staten heeft 40 à 50 pct. van de verkeersdoden meer dan 0,8 pro mille in het bloed. Deze gegevens komen van standaardregistratie van lijkschouwers die in deze Staten bij alle verkeersongevallen naar gebruik van alcohol moeten zoeken.

* In Nederland deed de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V.) een proefonderzoek in enkele ziekenhuizen in Rotterdam. Bij 25 pct. van de gewonde voertuigbestuurders werd 0,5 pro mille alcohol of meer gevonden. Bij automobilisten loopt dit cijfer op tot 43 pct. (zie bijlage 3).

In weekendnachten steeg dat cijfer tot wel 70 pct. Daarenboven blijkt dat jonge automobilisten onder invloed bij eenzelfde promillage een grotere ongevalenkans hebben dan iets ouderen (zie bijlage 4).

* Uit studies in Frankrijk door o.a. I.N.R.E.T.S. is gebleken dat gemiddeld ongeveer 37 pct. van de verantwoordelijken voor dodelijke verkeersongevallen onder invloed waren van alcohol.

Daarenboven blijkt uit de studies van I.N.R.E.T.S.:

1. Vergeleken met het geheel van de bestuurders zijn de jongeren van minder dan 25 jaar niet méér onder invloed, maar ze hebben een belangrijker overrisico in geval van alcohol dan oudere bestuurders onder invloed.

2. Dit overrisico bestaat voor alle niveaus van alcohol in het bloed, zelfs beneden 0,8 g/l.

3. De groep 18- tot 24-jarigen vormt geen homogene groep. Degenen met het minste alcohol zijn de jongsten en de beginnelingen. Degenen met het meeste alcohol rijden 's nachts en meestal op het einde van de week.

III. VOTES

Les articles 1^{er} à 3 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction de ce rapport.

Le Rapporteur,
Leonard QUINTELIER.

Le Président,
Arnaud DECLETY.

III. STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 3 alsmede het ontwerp in zijn geheel worden eenparig aangenomen door de 13 aanwezige leden.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
Leonard QUINTELIER.

De Voorzitter,
Arnaud DECLETY.

Annexe 1

Bijlage 1

Conducteurs de voiture — Décédés 30 jours (1^{er} mars 1994)

Bestuurders personenauto's — Doden 30 dagen (1 maart 1994)

	Belgique Belgie	Allemagne de l'Ouest West-Duitsland	France Frankrijk	Royaume-Uni Verenigd Koninkrijk	Pays-Bas Nederland
1988	18-24 ans/jaar . 219 Total. — Totaal 802 % 18-24 ans/jaar 27	18-24 ans/jaar . 1 203 Total. — Totaal 3 086 % 18-24 ans/jaar 39	18-24 ans/jaar . 1 029 Total. — Totaal 4 134 % 18-24 ans/jaar 25		18-24 ans/jaar . 121 Total. — Totaal 455 % 18-24 ans/jaar 27
1989	18-24 ans/jaar . 229 Total. — Totaal 831 % 18-24 ans/jaar 28	18-24 ans/jaar . 1 148 Total. — Totaal 3 032 % 18-24 ans/jaar 38	18-24 ans/jaar . 1 055 Total. — Totaal 4 228 % 18-24 ans/jaar 25	18-24 ans/jaar . 397 Total. — Totaal 1 563 % 18-24 ans/jaar 25	18-24 ans/jaar . 137 Total. — Totaal 467 % 18-24 ans/jaar 29
1990	18-24 ans/jaar . 213 Total. — Totaal 816 % 18-24 ans/jaar 26	18-24 ans/jaar . 1 079 Total. — Totaal 3 115 % 18-24 ans/jaar 35		18-24 ans/jaar . 432 Total. — Totaal 1 488 % 18-24 ans/jaar 29	18-24 ans/jaar . 116 Total. — Totaal 456 % 18-24 ans/jaar 25
1991	18-24 ans/jaar . 208 Total. — Totaal 821 % 18-24 ans/jaar 25		18-24 ans/jaar . 976 Total. — Totaal 3 889 % 18-24 ans/jaar 25		18-24 ans/jaar . 105 Total. — Totaal 425 % 18-24 ans/jaar 25
1992	18-24 ans/jaar . 198 Total. — Totaal 753 % 18-24 ans/jaar 26				

Source: *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe* — United Nations, Geneva.Bron: *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe* — United Nations, Geneva.

Annexe 2

Bijlage 2

Tableau A 1. — Evolution du nombre de prises de sang suite à des accidents de roulage sur la voie publique d'après l'âge des personnes impliquées — Période 1977-1993

Tabel 1 A. — Evolutie van het aantal bloedonderzoeken ingevolge verkeersongevallen op de openbare weg volgens de leeftijd van de betrokken personen — Periode 1977-1992

a) En chiffres absolus

a) In absolute cijfers

Année — Jaar	Moins de 20 ans — Minder dan 20 jaar	De 20 à 24 ans — 20 tot 24 jaar	De 25 à 29 ans — 25 tot 29 jaar	De 30 à 34 ans — 30 tot 34 jaar	De 35 à 39 ans — 35 tot 39 jaar	De 40 à 44 ans — 40 tot 44 jaar	De 45 à 49 ans — 45 tot 49 jaar	De 50 à 54 ans — 50 tot 54 jaar	De 55 à 59 ans — 55 tot 59 jaar	De 60 à 64 ans — 60 tot 64 jaar	De 65 à 69 ans — 65 tot 69 jaar	De 70 à 75 ans — 70 tot 75 jaar	Age inconnu — Leeftijd Onbekend	Total — Totaal
1977	736	2 495	1 892	1 645	1 214	1 085	971	666	376	188	123	77	1 655	13 123
1978	722	2 616	2 034	1 747	1 327	1 227	1 028	754	459	228	147	101	1 678	14 068
1979	617	2 099	1 803	1 448	1 162	1 122	860	634	433	171	117	72	1 624	12 162
1980	649	2 391	1 957	1 576	1 375	1 149	972	698	483	204	143	70	1 896	13 563
1981	682	2 389	1 933	1 631	1 348	1 178	945	704	420	214	126	97	1 916	13 583
1982	622	2 326	2 008	1 732	1 427	1 183	934	746	445	252	124	96	1 908	13 803
1983	543	2 167	1 816	1 621	1 315	1 056	824	729	448	251	87	96	1 714	12 667
1984	520	2 312	1 967	1 769	1 513	1 213	985	773	491	241	134	74	1 948	13 940
1985	518	2 393	2 098	1 919	1 653	1 277	1 048	809	544	276	117	64	1 567	14 283
1986	462	2 120	1 963	1 740	1 488	1 194	905	686	474	286	119	67	1 510	13 014
1987	424	2 039	1 977	1 669	1 493	1 212	874	617	472	209	113	49	1 569	12 717
1988	335	1 568	1 511	1 311	1 082	924	667	490	327	155	86	27	(1) 6 091	14 574
1989	337	1 519	1 636	1 458	1 208	1 012	697	525	329	206	118	50	6 034	15 129
1990	354	1 799	1 751	1 591	1 361	1 094	839	560	384	236	130	45	5 057	15 201
1991	365	1 557	1 536	1 474	1 300	1 147	814	516	367	223	89	41	4 872	14 301
1992	300	1 471	1 533	1 465	1 300	1 079	771	556	344	188	123	54	5 153	14 337

b) En pourcentages

b) Percentages

Année — Jaar	Moins de 20 ans — Minder dan 20 jaar	De 20 à 24 ans — 20 tot 24 jaar	De 25 à 29 ans — 25 tot 29 jaar	De 30 à 34 ans — 30 tot 34 jaar	De 35 à 39 ans — 35 tot 39 jaar	De 40 à 44 ans — 40 tot 44 jaar	De 45 à 49 ans — 45 tot 49 jaar	De 50 à 54 ans — 50 tot 54 jaar	De 55 à 59 ans — 55 tot 59 jaar	De 60 à 64 ans — 60 tot 64 jaar	De 65 à 69 ans — 65 tot 69 jaar	De 70 à 75 ans — 70 tot 75 jaar	Age inconnu — Leeftijd Onbekend	Total — Totaal
1977	5,6	19,0	14,4	12,5	9,3	8,3	7,4	5,1	2,9	1,4	0,9	0,6	12,6	100,0
1978	5,1	18,7	14,5	12,4	9,4	8,7	7,3	5,4	3,3	1,6	1,0	0,7	11,9	100,0
1979	5,1	17,2	14,8	11,9	9,6	9,2	7,1	5,2	3,6	1,4	1,0	0,6	13,3	100,0
1980	4,8	17,6	14,4	11,6	10,1	8,5	7,2	5,1	3,6	1,5	1,1	0,5	14,0	100,0
1981	5,0	17,6	14,2	12,0	9,9	8,7	7,0	5,2	3,1	1,6	0,9	0,7	14,1	100,0
1982	4,5	17,0	14,5	12,5	10,3	8,6	6,8	5,4	3,2	1,8	0,9	0,7	13,8	100,0
1983	4,3	17,0	14,3	12,8	10,4	8,4	6,5	5,8	3,5	2,0	0,7	0,8	13,5	100,0
1984	3,7	16,6	14,1	12,7	10,9	8,7	7,1	5,5	3,5	1,7	1,0	0,5	14,0	100,0
1985	3,6	16,9	14,7	13,4	11,6	8,9	7,3	5,7	3,8	1,9	0,8	0,4	11,0	100,0
1986	3,6	16,3	15,1	13,4	11,4	9,2	6,9	5,3	3,6	2,2	0,9	0,5	11,6	100,0
1987	3,3	16,1	15,6	13,1	11,7	9,5	6,9	4,9	3,7	1,6	0,9	0,4	12,3	100,0
1988	2,3	10,8	10,4	9,0	7,4	6,3	4,6	3,4	2,2	1,1	0,6	0,2	(1) 41,7	100,0
1989	2,2	10,0	10,8	9,6	8,0	6,7	4,6	3,5	2,2	1,4	0,8	0,3	39,9	100,0
1990	2,3	11,8	11,5	10,5	9,0	7,2	5,5	3,7	2,5	1,5	0,9	0,3	33,3	100,0
1991	2,6	10,9	10,7	10,3	9,1	8,0	5,7	3,6	2,6	1,6	0,6	0,3	34,0	100,0
1992	2,1	10,3	10,7	10,2	9,1	7,5	5,4	3,9	2,4	1,3	0,9	0,4	35,8	100,0

(1) Age souvent non communiqué.

(1) Leeftijd dikwijls niet medegedeeld.

Tableau A 3 — Nombre de prises de sang
d'après l'heure et par trimestre

Année 1992

Tabel A 3 — Aantal bloedafnemingen
per kwartaal en volgens het uur

Jaar 1992

Heure — Uur	Nombre de prises de sang — Aantal bloedafnemingen				
	1 ^{er} trimestre — 1e kwartaal	2 ^e trimestre — 2e kwartaal	3 ^e trimestre — 3e kwartaal	4 ^e trimestre — 4e kwartaal	Total — Totaal
De 0 à 1 heure. — <i>Van 0 tot 1 uur</i>	340	370	306	315	1 331
De 1 à 2 heures. — <i>Van 1 tot 2 uur</i>	284	334	279	337	1 234
De 2 à 3 heures. — <i>Van 2 tot 3 uur</i>	284	299	238	287	1 108
De 3 à 4 heures. — <i>Van 3 tot 4 uur</i>	228	256	214	242	940
De 4 à 5 heures. — <i>Van 4 tot 5 uur</i>	180	164	144	169	657
De 5 à 6 heures. — <i>Van 5 tot 6 uur</i>	127	118	109	118	472
De 6 à 7 heures. — <i>Van 6 tot 7 uur</i>	92	89	85	68	334
De 7 à 8 heures. — <i>Van 7 tot 8 uur</i>	99	72	76	63	310
De 8 à 9 heures. — <i>Van 8 tot 9 uur</i>	56	67	90	70	283
De 9 à 10 heures. — <i>Van 9 tot 10 uur</i>	54	51	55	45	205
De 10 à 11 heures. — <i>Van 10 tot 11 uur</i>	44	39	49	30	162
De 11 à 12 heures. — <i>Van 11 tot 12 uur</i>	38	39	49	33	159
De 12 à 13 heures. — <i>Van 12 tot 13 uur</i>	35	21	36	33	125
De 13 à 14 heures. — <i>Van 13 tot 14 uur</i>	48	41	34	37	160
De 14 à 15 heures. — <i>Van 14 tot 15 uur</i>	72	55	48	58	233
De 15 à 16 heures. — <i>Van 15 tot 16 uur</i>	93	85	76	75	329
De 16 à 17 heures. — <i>Van 16 tot 17 uur</i>	111	120	89	110	430
De 17 à 18 heures. — <i>Van 17 tot 18 uur</i>	143	127	112	148	530
De 18 à 19 heures. — <i>Van 18 tot 19 uur</i>	128	150	121	185	584
De 19 à 20 heures. — <i>Van 19 tot 20 uur</i>	183	162	159	239	743
De 20 à 21 heures. — <i>Van 20 tot 21 uur</i>	227	154	158	238	777
De 21 à 22 heures. — <i>Van 21 tot 22 uur</i>	231	212	205	260	908
De 22 à 23 heures. — <i>Van 22 tot 23 uur</i>	257	292	259	242	1 050
De 23 à 24 heures. — <i>Van 23 tot 24 uur</i>	241	252	226	228	947
Inconnu. — <i>Onbekend</i>	78	85	86	77	326
Total. — <i>Totaal</i>	3 673	3 654	3 303	3 707	14 337

Tableau A 4 — Nombre de prises de sang
d'après l'âge et le sexe de la personne

Année 1992

Tabel A 4 — Aantal bloedafnemingen
volgens het geslacht en de leeftijd

Jaar 1992

Age — Leeftijd	Sexe — Geslacht			
	Hommes — Mannen	Femmes — Vrouwen	Inconnu — Onbekend	Total — Totaal
Moins de 20 ans. — <i>Minder dan 20 jaar</i>	285	13	2	300
De 20 à moins de 25 ans. — <i>Van 20 tot minder dan 25 jaar</i>	1 440	30	1	1 471
De 25 à moins de 30 ans. — <i>Van 25 tot minder dan 30 jaar</i>	1 473	56	4	1 533
De 30 à moins de 35 ans. — <i>Van 30 tot minder dan 35 jaar</i>	1 380	84	1	1 465
De 35 à moins de 40 ans. — <i>Van 35 tot minder dan 40 jaar</i>	1 192	105	3	1 300
De 40 à moins de 45 ans. — <i>Van 40 tot minder dan 45 jaar</i>	994	82	3	1 079
De 45 à moins de 50 ans. — <i>Van 45 tot minder dan 50 jaar</i>	699	72	—	771
De 50 à moins de 55 ans. — <i>Van 50 tot minder dan 55 jaar</i>	515	41	—	556
De 55 à moins de 60 ans. — <i>Van 55 tot minder dan 60 jaar</i>	322	22	—	344
De 60 à moins de 65 ans. — <i>Van 60 tot minder dan 65 jaar</i>	174	12	2	188
De 65 à moins de 70 ans. — <i>Van 65 tot minder dan 70 jaar</i>	120	3	—	123
De 70 à moins de 75 ans. — <i>Van 70 tot minder dan 75 jaar</i>	54	—	—	54
Inconnu. — <i>Onbekend</i>	4 905	221	27	5 153
Total. — <i>Totaal</i>	13 553	741	43	14 337

Annexe 3

Victimes de la route	Au-dessus de 0,5 ‰
Automobilistes	43 %
Motorcyclistes	29 %
Cycl(omoto)ristes	11 %
Piétons	22 %
Total	25 %

Victimes de la route transportées à l'hôpital, ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 ‰.

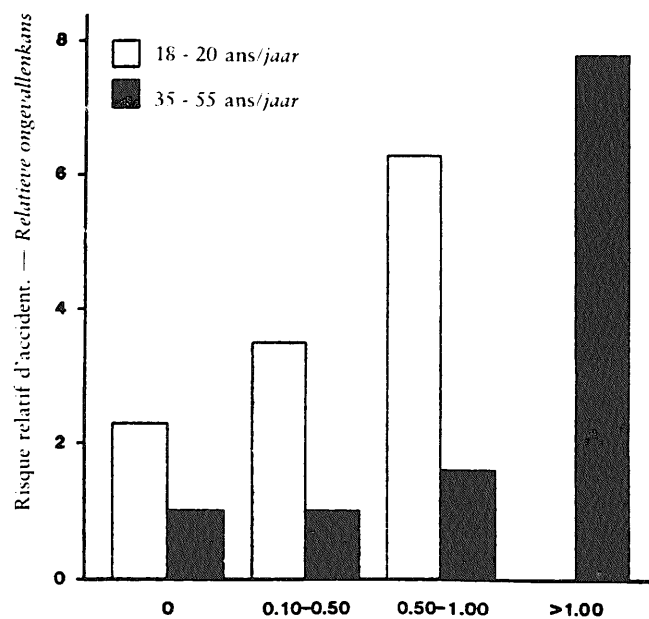
Bijlage 3

Verkeersslachtoffers	Boven 0,5 ‰
Automobilisten	43 %
Motorrijders	29 %
Brom(fietsers)	11 %
Voetgangers	22 %
Totaal	25 %

Naar een ziekenhuis vervoerde verkeersslachtoffers met meer dan 0,5 ‰.

Annexe 4

*Relation entre le promillage
et le risque d'accident chez les hommes*



Taux d'alcoolémie (en ‰). — BAG (in ‰)

Bijlage 4

*Relatie tussen promillage
en ongevallenkans voor mannen*