

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1989-1990

18 JANUARI 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**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ondanks het feit dat er gedurende de laatste 15 jaren een belangrijke vooruitgang werd geboekt op het gebied van de verkeersveiligheid, blijft het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers nog altijd bijzonder hoog.

Zoals blijkt uit onderstaande tabel, neemt het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers opnieuw toe wellicht onder invloed van de verkeerstoename.

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

18 JANVIER 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**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Malgré des progrès importants réalisés au cours des quinze dernières années, le nombre d'accidents de la route et le nombre de victimes restent toujours très importants.

Ainsi qu'il ressort du tableau ci-après le nombre d'accidents de la circulation et des victimes est à nouveau en augmentation et cela probablement sous l'effet de l'accroissement du trafic.

Tabel verkeersongevallen. — Tableau accidents de la circulation

	1980	1984	1985	1986	1987	1988
Doden. — <i>Tués</i>	2 396	1 893	1 801	1 951 (+ 8,3 %)	1 922 (– 1,5 %)	1 967 (+ 2,3 %)
Zwaar gewonden. — <i>Blessés graves</i>	19 929	18 019	16 732	17 239 (+ 3,0 %)	17 361 (+ 0,7 %)	17 604 (+ 1,4 %)
Doden + Zwaar gewonden. — <i>Tués + Blessés graves</i>	22 325	19 912	18 533	19 190 (+ 3,5 %)	19 283 (+ 0,5 %)	19 571 (+ 1,5 %)
Licht gewonden. — <i>Blessés légers</i>	62 375	61 659	57 782	62 622 (+ 8,4 %)	64 573 (+ 3,1 %)	67 247 (+ 4,1 %)
Totaal slachtoffers. — <i>Total des victimes</i>	84 700	81 571	76 315	81 812 (+ 7,2 %)	83 856 (+ 2,5 %)	86 818 (+ 3,5 %)
Letselongevallen. — <i>Accidents avec lésions corporelles</i>	60 758	58 659	54 826	58 515 (+ 6,7 %)	59 669 (+ 2,0 %)	61 756 (+ 3,5 %)

Bron : definitieve gegevens N.I.S.

Source : chiffres définitifs I.N.S.

Tabel Verkeerstoeiname

	Autosnelwegen	Rijkswegen
1980-1985	+ 13,2 %	+ 2,7 %
1985-1986	+ 8,5 %	+ 6,0 %
1986-1987	+ 8,3 %	+ 3,6 %
1987-1988	+ 11,4 %	+ 4,5 %

Bron : Verkeerstellingen Ministerie van Openbare Werken.

ANALYSE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid is gericht op het voorkomen van ongevallen door in te werken op de drie componenten, die in het wegverkeer betrokken zijn : de verkeersdeelnemer, het voertuig en het verkeersmilieu.

Ongevallen zijn het resultaat van het ongewenst samengaan van deze componenten, waarbij het onaangepast verkeersgedrag van de mens in combinatie met een aantal situatiefactoren — de weg, de weersomstandigheden, de verkeersdrukte, enz. — een doorslaggevende rol speelt.

1. De verkeersdeelnemer

Het gedrag van de verkeersdeelnemer speelt ongetwijfeld een sleutelrol in de veilige afwikkeling van het verkeer. In de eerste plaats moet hij het verkeersreglement naleven dat zijn rechten en plichten in het verkeer bepaalt; de rijbewijsreglementering moet zijn rijbewijs en rijvaardigheid waarborgen via een gedegen rijopleiding.

De normering van het wegverkeer wordt afgedwongen door het politieel toezicht en de gerechtelijke vervolging en bestraffing, waarvan trouwens eveneens een belangrijke preventieve invloed uitgaat. Dit moet tot uiting komen in een voldoende hoge objectieve en vooral subjectieve ervaren pakkans.

Veel belang moet er worden gehecht aan de verkeersopvoeding in het algemeen, zoals die op latente wijze tot uiting moet komen in het verkeersgedrag van de ouders tegenover hun kinderen en de mentaliteit van de maatschappij tegenover de auto en het verkeersgebeuren.

Dit educatief proces moet trouwens concreet gestalte krijgen door het verkeersonderricht in de scholen en de organisatie van informatie- en sensibiliseringscampagnes.

2. Het voertuig

Inzake de passieve en actieve veiligheid van motorvoertuigen werd er ongetwijfeld al een hele weg afgelegd, maar tegelijkertijd zijn auto's ook sneller en meer prestatiegericht geworden. Actieve veiligheidssystemen houden het risico in dat de subjectieve on-

Tableau comptage du trafic

	Autoroutes	Routes de l'Etat
1980-1985	+ 13,2 %	+ 2,7 %
1985-1986	+ 8,5 %	+ 6,0 %
1986-1987	+ 8,3 %	+ 3,6 %
1987-1988	+ 11,4 %	+ 4,5 %

Source : Comptage du trafic Ministère des Travaux publics.

ANALYSE DE LA SECURITE ROUTIERE

La sécurité routière est axée sur la prévention des accidents par une action sur les trois composantes qui sont représentées dans la circulation routière : l'utilisateur de la voie publique, le véhicule et l'environnement routier.

Les accidents sont le résultat d'une rencontre négative de ces composantes, où des comportements inadéquats de l'homme concourent avec un certain nombre de facteurs de situations; la route, les circonstances climatiques, la densité du trafic, etc. pour jouer un rôle prépondérant.

1. L'utilisateur de la route

Le comportement de l'utilisateur de la route joue incontestablement un rôle clef dans la sécurité du trafic. En premier lieu, il doit respecter le code de la route qui précise ses obligations et ses droits; la réglementation portant sur le permis de conduire doit garantir les connaissances et les capacités par une formation adéquate à la conduite.

La réglementation du trafic doit être soutenue par un contrôle policier et la mise en œuvre d'une procédure juridique et pénale de nature à exercer également une importante influence préventive. Cette influence dépend d'un risque suffisamment élevé, sur le plan objectif mais surtout subjectif, de se faire verbaliser.

Une grande importance doit être accordée à l'éducation routière en général, et celle-ci doit être initiée notamment par le comportement des parents en présence des enfants et par l'attitude de la société vis-à-vis de l'automobile et des phénomènes de circulation.

Cet aspect éducatif doit par ailleurs être abordé par l'enseignement de la circulation dans les écoles et dans l'organisation de l'information et des campagnes de sensibilisation.

2. Le véhicule

En matière de sécurité passive et active des véhicules à moteur, des progrès incontestables ont certes été réalisés, mais en même temps, ces véhicules sont devenus plus rapides et performants. Les facteurs techniques de sécurité active peuvent toutefois dimi-

veiligheid afneemt, zodat, volgens de theorie van het constante risico, de objectieve onveiligheid even groot blijft.

De vraag kan dan ook worden gesteld in hoeverre bepaalde aspecten van de conceptie en het imago van de huidige auto's, bijvoorbeeld wat de agressiviteit betreft, in overeenstemming zijn met de principes van de verkeersveiligheid.

3. *Het verkeersmilieu*

De relatie tussen een bepaald verkeersgedrag en het voorhanden zijnde verkeersmilieu (de weg) wordt meer en meer onderkend en het besef is gegroeid dat ongevallen kunnen worden voorkomen door in te werken niet alleen op het verkeersgedrag van de mens, maar ook op het verkeersmilieu zelf.

Zo beïnvloeden het uitzicht, de aanleg en de omgeving van de weg het verkeersgedrag en de rijnsnelheid van de bestuurders en kan een bepaald rijgedrag zelfs worden afgedwongen door de specifieke inrichting van de openbare weg: overzichtelijke kruispunten, aangepaste wegmarkering, snelheidsremmende inrichtingen.

Net zoals in de arbeidsongevallenpreventie, die streeft naar de beveiliging van de arbeidsplaats tegen mogelijke menselijke fouten, kan in de verkeersongevallenpreventie dezelfde ergonomische benadering worden toegepast, nl. de aanpassing van het verkeersmilieu aan het menselijk gedrag en vooral de menselijke beperkingen op het fysiologische en sociaal-psychologische vlak (gezichts- en reactievermogen, betrokkenheid, risico-beleving, zelfbevestiging,...).

De eisen die aan de bestuurder worden gesteld zullen anders moeten zijn naarmate hij zich in een verblijfsgebied of in een verkeersgebied bevindt.

Bijgevolg moeten er ook andere eisen worden gesteld aan de infrastructuur in een zone, waar de woon- en recreatiefunctie doorslaggevend is.

Het komt echter in de eerste plaats toe aan de wegbeheerders (de Gewesten, de provincies en de gemeenten) om de wegeninfrastructuur veilig te ontwerpen, rekening houdend met de aanwezigheid en het verkeersgedrag van alle weggebruikers (gemotoriseerde bestuurders, fietsers, voetgangers, maar ook kinderen, bejaarden en gehandicapten), maar ook met een aantal omgevingsfactoren, die de kwaliteit van het leven bepalen, meer bepaald in de verblijfsgebieden.

Actuele oorzaken van de verkeersonveiligheid

1. *Verkeerstoename en snelheid*

Verkeersspecialisten verklaren de toename van de ongevallen in 1988 op de autosnelwegen (+ 13 %) door

nuer sensiblement l'insécurité subjective, de telle sorte que l'insécurité objective reste importante, suivant la théorie du risque constant.

On peut dès lors poser la question de savoir dans quelle mesure certains aspects de la conception et de l'image de l'automobile actuelle, par exemple en ce qui concerne l'agressivité, sont encore compatibles avec les principes de sécurité routière.

3. *L'environnement routier*

La relation entre un comportement déterminé et les conditions existantes de l'environnement routier (la route) est de mieux en mieux explorée et l'on a pris davantage conscience que les accidents peuvent être évités par une action sur l'environnement routier, et non seulement sur le comportement de l'usager.

C'est ainsi que l'aspect, l'aménagement et l'environnement de la route peuvent influencer le comportement routier et la vitesse des conducteurs. Une certaine attitude de conduite peut donc être le résultat d'un aménagement spécifique de la voirie: le dégagement de la visibilité dans les carrefours, une signalisation routière adaptée, des dispositifs ralentisseurs.

De la même manière que dans la prévention des accidents de travail, dont l'action s'exerce pour renforcer la sécurité dans les lieux de travail et prévenir les erreurs humaines, la prévention des accidents routiers peut également être envisagée sous une approche ergonomique, en particulier, par l'adaptation de l'environnement routier au comportement que l'on attend des usagers. On tiendra compte à cet égard aux limites humaines du point de vue physiologique et socio-psychologique (capacité de perception et de réaction sur le plan visuel, l'implication, l'expérience du risque, la volonté de s'affirmer,...).

Les règles de comportement qui s'imposent au conducteur doivent être différentes quand il emprunte une voirie de résidence ou une voirie de trafic.

Des normes différentes doivent dès lors être établies en matière d'infrastructure dans une zone où la fonction d'habitat et de délasserement est déterminante.

Il appartient donc avant tout aux gestionnaires (les Régions, les provinces et les communes) de concevoir l'infrastructure des voiries en tenant compte de la présence et du comportement de tous les usagers de la voirie (conducteurs motorisés, cyclistes, piétons, mais aussi, les enfants, les personnes âgées et les handicapés), ainsi que d'un certain nombre de facteurs d'environnement qui touchent à la qualité de la vie et qui sont particuliers aux quartiers de résidence.

Causes actuelles de l'insécurité routière

1. *Augmentation du trafic et vitesse*

Des spécialistes de la circulation attribuent l'augmentation des accidents en 1988 sur les autoroutes

de toename van de verkeersintensiteit (+ 11,4 %), gekoppeld aan overdreven of onaangepaste snelheid, zodat een kleine misstap meteen catastrofale gevolgen heeft. Daarbij is de snelheid van invloed op de ernst van de ongevallen : de toename van het aantal doden bewijst dit (+ 38 %).

Afgezien daarvan moet onze blijvende aandacht uitgaan naar de verkeersonveiligheid op de rijkswegen en de provinciewegen (64 % van de verkeersdoden) en in de bebouwde kommen (65 % van de letselongevallen).

Ons land telt nog altijd meer dan 600 zwarte punten, waar minstens 3 letselongevallen per jaar gebeuren. Bovendien blijkt uit de snelheidstellingen dat de snelheidsbeperking van 60 km/u door 52 % van de bestuurders wordt overtreden. En het is precies in de bebouwde kommen dat de conflictsituaties met voetgangers en fietsers het grootst zijn.

2. Weekendongevallen

Bijna de helft van het aantal ongevallen met lichamelijke verwondingen doen zich voor tijdens het week-end. Eveneens de helft van het aantal dode en zwaargewonde bestuurders en passagiers van personenwagens vallen tijdens het weekend. Hier situeert zich het probleem van de jonge bestuurders.

Tijdens de weekendnachten zijn 42 % van alle doden en zwaargewonden jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar; 51 % van de dode en zwaargewonde passagiers zaten in auto's bestuurd door jonge chauffeurs.

Een op twee jongeren die overlijden tussen 18 en 24 jaar is een dodelijk slachtoffer in het verkeer. Jongeren vertegenwoordigen slechts 11 % van de nationale bevolking, maar 30 % van de dode en zwaargewonde bestuurders en passagiers zijn jongeren. Dit wil zeggen dat een op drie dode of zwaargewonde bestuurders en passagiers tussen 18 en 24 jaar oud is.

Ongevallen met jongeren doen zich vooral voor tijdens de weekends, omdat het uitgaansleven, waaraan zij in grote mate deelnemen, zich op dat ogenblik situeert. Daarbij spelen heel wat factoren een rol, zoals alcohol, overbelading en staat van het voertuig, rijden in risicoverzwarende omstandigheden ('snachts, slechte weersomstandigheden, enz.), maar ook een aantal leeftijdsgebonden factoren zoals overmoedigheid, mannelijkheid, geldingsdrang, risicobeleving, enz. Deze psychologische factoren kwamen duidelijk aan het licht in het in 1984 opgestelde SUMA-rapport « Kwalitatief onderzoek naar de motieven die aan de basis liggen van veilig en onveilig gedrag in het verkeer ».

Daarnaast wordt algemeen aangenomen dat een gebrek aan rijervaring in combinatie met bovengenoemde factoren een belangrijke rol speelt.

R. Poté omschrijft deze rijervaring als de bekwaamheid om alle stimuli die van het verkeersmilieu uitgaan

(+ 13 %) à l'intensification (+ 11,4 %) de la circulation alliée à une vitesse exagérée ou inadéquate, de sorte que le moindre faux mouvement entraîne immédiatement des conséquences catastrophiques. La vitesse influe aussi sur la gravité des accidents : l'augmentation du nombre de décès le prouve (+ 38 %).

En outre, nous devons demeurer attentifs à l'insécurité sur nos routes nationales et provinciales (64 % des tués) et dans les agglomérations (65 % des accidents avec dommages corporels).

Notre pays compte encore plus de 600 points noirs où ont lieu, chaque année, au moins trois accidents avec dommages corporels. Des contrôles de vitesse ont en outre fait apparaître que la limitation de la vitesse à 60 km à l'heure est enfreinte par 52 % des conducteurs. Et c'est précisément dans les agglomérations que les situations conflictuelles avec des piétons et des cyclistes sont les plus nombreuses.

2. Les accidents du week-end

Près de la moitié des accidents avec blessures corporelles se produisent au cours du week-end. C'est aussi au cours du week-end que surviennent la moitié des accidents causant la mort ou blessant gravement des conducteurs et des passagers. C'est ici que se situe le problème des jeunes conducteurs.

Durant les nuits de fin de semaine, 42 % de toutes les victimes d'accidents graves de la circulation sont des jeunes conducteurs de 18 à 24 ans. 51 % des passagers tués et grièvement blessés se trouvaient dans des voitures conduites par des jeunes conducteurs.

Sur deux jeunes de 18 à 24 ans qui meurent, un est la victime mortelle d'un accident de la circulation. Les jeunes ne représentent que 11 % de notre population, mais 30 % des conducteurs et passagers morts et blessés graves. Sur trois conducteurs et passagers morts ou blessés graves, un est donc âgé de 18 à 24 ans.

Les accidents avec des jeunes conducteurs ont lieu surtout les week-ends parce que les sorties auxquelles ils participent en grand nombre ont lieu à ce moment. Un nombre de facteurs jouent un rôle en l'occurrence comme l'alcool, la surcharge et l'état du véhicule, conduire dans des circonstances comportant plus de risques (la nuit, dans les intempéries, etc.), mais aussi lorsque certains facteurs humains liés à l'âge entrent en jeu, tels que la témérité, la virilité, le besoin de s'affirmer, le goût du risque, etc. Les facteurs psychologiques ont été soulignés dans le rapport SUMA rédigé en 1984 : « Etude qualitative des motifs sous-tendant les conduites de sécurité et d'insécurité routière ».

De plus, il est généralement admis que le manque d'expérience lié aux facteurs précités est également un élément important.

R. Poté décrit cette expérience comme la capacité de trier tous les stimuli de l'environnement routier, de

te schiften, te begrijpen en daarop adequaat te reageren, die niet meteen na een paar maanden rijbewijsbezit verworven is (R. Poté, *Veilig en Leefbaar Verkeer, Van Droom naar Werkelijkheid*, Acco 1988).

Een bijzondere aanpak met betrekking tot deze doelgroep is dus noodzakelijk.

3. *Rijden onder invloed*

Dronkenschap aan het stuur blijft een van de belangrijkste ongevalsoorzaken. Buitenlands onderzoek wijst uit dat in 30 tot 40 % van de dodelijke ongevallen alcohol een belangrijke rol speelt. Wij hebben helaas geen reden om aan te nemen dat het in ons land anders zou zijn.

Dat betekent dat jaarlijks ruim 600 doden en 5 000 zwaargewonden slachtoffer zijn van alcohol in het verkeer.

Hoewel er een maatschappelijke consensus bestaat over het nuchter rijden blijkt maar al te dikwijls dat men toch gaat rijden als men gedronken heeft.

4. *Verkeersgedrag*

In 't algemeen wordt er langs verscheidene zijden op gewezen dat de gemiddelde automobilist het niet zo nauw meer neemt met de voorschriften van het verkeersreglement: de bijzondere snelheidsbeperkingen worden niet voldoende meer nageleefd, manoeuvres zoals links afslaan worden onzorgvuldig uitgevoerd, voorrang wordt minder verleend, bij slecht weer wordt er geen voldoende afstand gehouden of geen snelheid verminderd, er wordt meer door het rood licht gereden, enz.

Nochtans is de naleving van de verkeersregels een basisvereiste voor een ordentelijk en veilig verkeersverloop.

Fundamenteel moet elke automobilist zich bewust zijn van de risico's die het autorijden met zich brengt en zich een defensief en anticiperend rijgedrag opleggen dat geïnspireerd wordt door een positief ingestelde verkeersmentaliteit, inzonderheid met betrekking tot fietsers en voetgangers.

De ongevallen zijn vaak het resultaat van de combinatie van meerdere van de bovengenoemde factoren.

Doelstellingen van het wetsontwerp

Geconfronteerd met deze gegevens en vaststellingen wil de Regering alles in het werk stellen om de verkeersveiligheid drastisch te verbeteren.

In het kader van de normering van de politie over het wegverkeer en de naleving ervan, die vooral gericht is op het rijgedrag van de weggebruikers, is het de bedoeling om enerzijds de rijopleiding te verbeteren en anderzijds de pakkans en de daarbij aansluitende bestraffing te verhogen.

les interpréter, et de réagir adéquatement; ce qui ne peut être acquis en deux mois d'usage du permis de conduire (R. POTE, « *Veilig en Leefbaar Verkeer, Van Droom naar Werkelijkheid* », Acco 1988).

Il faut donc absolument s'intéresser à cette catégorie de conducteurs.

3. *L'ivresse au volant*

L'alcool au volant demeure l'une des principales causes d'accidents. Une enquête à l'étranger révèle que dans 30 à 40 % des accidents mortels, l'alcool est le grand responsable. Nous n'avons, hélas, aucune raison d'espérer qu'il en va autrement dans notre pays.

Cela signifie qu'annuellement, plus de 600 morts et 5 000 blessés graves sont les victimes de l'alcool au volant.

Bien qu'il existe un consensus social sur la nécessité d'une conduite sans alcool, il s'avère trop souvent que l'on conduit quand même après avoir bu.

4. *Le non-respect des règles de circulation*

De divers côtés, on fait remarquer que l'automobiliste moyen ne se tient pas très scrupuleusement aux prescriptions du règlement de la circulation: les limitations de vitesse spéciales ne sont plus suffisamment respectées, des manoeuvres comme virer à gauche sont exécutées sans précautions, la priorité est de moins en moins cédée, par mauvais temps la distance n'est pas suffisamment maintenue ou la vitesse n'est pas diminuée, on brûle de plus en plus les feux rouges, etc.

Le respect des règles de la circulation est cependant la condition élémentaire d'une circulation ordonnée et sans risques.

Tout automobiliste doit être fondamentalement conscient des risques que la conduite d'un véhicule entraîne et doit s'imposer une conduite défensive et anticipative, inspirée par une attitude positive, particulièrement à l'égard des cyclistes et des piétons.

Les accidents sont souvent le résultat de la combinaison de plusieurs des facteurs évoqués ci-dessus.

Objectifs du projet de loi

Confronté à ces situations, le Gouvernement a la ferme intention de mettre en œuvre tous les moyens disponibles pour améliorer la sécurité sur les routes.

Dans le cadre de la réglementation de la police et de la circulation routière et de son respect, visant essentiellement le comportement au volant des usagers, le but en l'espèce est d'une part, d'améliorer l'apprentissage à la conduite, et d'autre part, d'augmenter les risques de se faire prendre et de subir les sanctions qui en découlent.

1. De rijopleiding

Eenzijds moet tijdens de opleiding de nadruk worden gelegd op het bijbrengen van een anticiperend en defensief rijgedrag met betrekking tot potentieel gevaarlijke situaties en op een positieve verkeersmentaliteit tegenover de andere weggebruikers.

Anderzijds moet aan de nieuwe bestuurders de gelegenheid worden geboden om de nodige rij-ervaring op te doen, waarbij zij op een voorzichtige en geleidelijke wijze worden vertrouwd gemaakt met verschillende verkeerssituaties.

2. De pakkans

Het verkeersgedrag kan slechts ernstig worden beïnvloed, wanneer het verkeerstoezicht als effectief wordt ervaren in combinatie met een doorzichtige, efficiënte, snelle en billijke beteugeling van de verkeersovertredingen.

Daarom zal de Regering een ernstige inspanning leveren met betrekking tot de verhoging van het verkeerstoezicht, wat onmiskenbaar als een zeer efficiënt en preventief middel kan worden beschouwd ter voorkoming van ongevallen en van het begaan van overtredingen.

Frequentere aanwezigheid en gericht toezicht van de ordediensten, zowel naar tijd en plaats, zoals tijdens de weekendnachten, op de zwarte punten van het wegennet, als naar de ongevalsoorzaken, zoals het rijden onder invloed en de zwaarste overtredingen, zijn dan ook noodzakelijk, terwijl zij eveneens ondersteuning moeten bieden voor allerlei voorlichtings- en sensibilisatiecampagnes die vanuit verkeersopvoedend oogpunt zullen worden gevoerd.

*
* *

Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, wijzigt het voorliggend wetsontwerp in belangrijke mate de bestaande wetgeving op volgende domeinen :

- de strijd tegen het rijden onder invloed;
- het rijbewijs, door de invoering van het rijbewijs met punten en de oprichting van een centraal bestand van de verkeersovertredingen bij de Minister van Verkeerswezen, alsook een minder arbitraire procedure inzake de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs;
- de invoering van een stage voor de nieuwe houders van een rijbewijs;
- de mogelijkheid om bepaalde overtredingen vast te stellen door middel van automatisch werkende apparaten.

*
* *

1. L'apprentissage à la conduite

Il convient d'une part d'insister sur l'apprentissage d'une conduite anticipative et défensive dans des situations potentiellement dangereuses et on inculque trop peu une mentalité positive à l'égard des autres usagers.

D'autre part, il faut donner la possibilité aux nouveaux conducteurs d'acquérir l'expérience de la conduite, afin qu'ils puissent s'adapter avec prudence et progressivement aux situations auxquelles ils vont être confrontés.

2. Le risque de se faire prendre

Le comportement des conducteurs dans la circulation ne se modifiera de manière substantielle que s'ils ont conscience qu'il y a effectivement un contrôle de la circulation alliant la surveillance et une répression claire, efficace, rapide et équitable des infractions.

Pour cette raison, le Gouvernement fournira un effort sérieux en vue d'augmenter la surveillance routière, qui est considérée sans aucun doute comme un moyen efficace pour prévenir les accidents et les infractions.

Une présence plus fréquente et un contrôle orienté des services d'ordre sont dès lors nécessaires, en choisissant aussi bien les moments et les endroits, tels que les nuits des week-ends, les points noirs du réseau routier, que les causes d'accidents comme la conduite sous l'influence de l'alcool et les infractions les plus graves. Ces contrôles doivent en même temps soutenir les différentes campagnes d'information et de sensibilisation qui seront menées sous l'angle de l'éducation routière.

*
* *

Pour atteindre ces objectifs, le présent projet de loi apporte des modifications importantes à la législation actuelle dans différents domaines, à savoir :

- la lutte contre l'alcool au volant;
- le permis de conduire, en introduisant le système de permis à points et l'instauration au Ministère des Communications d'un fichier central des infractions de roulage ainsi qu'une procédure moins arbitraire du retrait immédiat du permis de conduire;
- la création d'une période de stage pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire;
- la possibilité de constater certaines infractions au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.

*
* *

Het rijden onder invloed

Volgens de statistieken van het NIS, zouden 10 tot 12 % van de verkeersongevallen te wijten zijn aan het rijden onder de invloed van alcohol.

Het is nochtans genoegzaam bekend dat deze statistieken niet de werkelijkheid weergeven.

Deze statistieken zijn immers gebaseerd op de eerste vaststellingen, die ter plaatse worden gedaan door de politie of de rijkswacht. In zeer vele gevallen worden de slachtoffers echter afgevoerd naar een ziekenhuis, zodat het niet mogelijk is om na te gaan of de betrokken personen al dan niet onder de invloed van alcohol waren. Bovendien wordt er geen systematische alcoholcontrole uitgevoerd, bijvoorbeeld bij ongevallen met louter materiële schade.

Een onderzoek dat in de loop van 1975 in Gent werd uitgevoerd, wees uit dat 47 % van de verkeersslachtoffers die na een ongeval met schedelwetsuren in het ziekenhuis werden opgenomen, een alcoholgehalte hadden van 0,8 g per liter bloed of meer. ⁽¹⁾

Wetenschappelijke studies, die in het buitenland werden uitgevoerd, wijzen uit dat in 30 tot 40 % van de dodelijke ongevallen alcohol een belangrijke rol speelt. Er is geen reden om aan te nemen dat het in ons land anders zou zijn. ⁽²⁾

Het rijden onder invloed van alcohol moet dus zeker en vast als één van de belangrijkste ongevalsoorzaken worden beschouwd.

Daarom stelt de Regering voor om het huidige systeem grondig te wijzigen :

- de bloedproef zal, in de meeste gevallen althans, worden vervangen door een elektronische analyse van de uitgedemde lucht;

- de bestaande ademtest zal eveneens worden vervangen door een test door middel van een elektronisch toestel;

- het strafbare alcoholgehalte wordt verlaagd tot 0,5 g per liter bloed, in combinatie met een systeem van onmiddellijke inning van een geldboete;

- de strafmaat voor het rijden onder invloed (vanaf 0,8 g per liter bloed) wordt verzwaard.

Op dit ogenblik bedraagt de strafbare drempel 0,8 g per liter bloed en kan het bewijs van de overtreding enkel worden vastgesteld door de analyse van het bloed.

Aangezien het bloedmonster slechts mag genomen worden door een geneesheer, levert de huidige procedure in de praktijk heel wat moeilijkheden op; zij betekent onder meer een enorm tijdverlies en omslachtigheid voor de politie en de rijkswacht.

Daarom wordt voorgesteld om de bloedproef te vervangen door een ademanalyse door middel van elektronische apparatuur.

L'alcool au volant

Selon les statistiques de l'INS, 10 à 12 % des accidents de la route seraient dus à la conduite sous l'influence de l'alcool.

Il est cependant notoire que ces statistiques ne reflètent pas la réalité.

En effet, ces statistiques sont basées sur les premières constatations effectuées sur place par la police ou la gendarmerie. Or, dans de très nombreux cas, les victimes ont déjà été transportées vers un hôpital avant l'arrivée des forces de l'ordre sur les lieux de l'accident, de telle manière qu'il n'est pas possible de vérifier si les personnes intéressées étaient ou non sous l'influence de l'alcool. Par ailleurs, il n'y a aucun contrôle systématique de l'ivresse au volant en cas d'accident avec dégâts matériels.

Une étude qui a été menée à Gand en 1975 a démontré que 47 % des victimes d'accidents de la route qui ont été conduites à l'hôpital après un accident, et présentaient des lésions crâniennes, avaient un taux d'imprégnation alcoolique de 0,8 g par litre de sang ou plus. ⁽¹⁾

Des études scientifiques effectuées dans plusieurs pays étrangers ont fait apparaître que l'alcool jouait un rôle déterminant dans 30 à 40 % des accidents graves. Des éléments objectifs portent à croire que la situation en Belgique est analogue. ⁽²⁾

La conduite sous l'influence de l'alcool doit donc certainement être considérée comme une des causes principales des accidents de la route.

Afin de lutter contre ce fléau, le Gouvernement propose de modifier fondamentalement le système en vigueur :

- en remplaçant, dans la majorité des cas, la prise de sang par une analyse de l'air expiré par des moyens électroniques;

- en remplaçant également l'actuel test de l'haleine par un test fait au moyen d'un appareil électronique;

- en abaissant le taux punissable d'imprégnation alcoolique à 0,5 g par litre de sang en combinaison avec un système de perception immédiate d'une amende;

- en renforçant les sanctions pour conduite sous l'influence de l'alcool (à partir de 0,8 g par litre de sang).

Actuellement, le taux punissable est fixé à 0,8 g par litre de sang et la preuve de l'infraction ne peut être établie que par une analyse sanguine.

La prise de sang ne pouvant être effectuée que par un médecin, la procédure est extrêmement difficile à mettre en œuvre sur le terrain; elle entraîne notamment de très nombreuses pertes de temps pour les services de police et de gendarmerie.

Il est proposé de remplacer la prise de sang par une analyse de l'haleine au moyen d'appareils électroniques.

Dergelijke apparaten zijn al in gebruik in verschillende landen, onder meer Oostenrijk, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

De interministeriële werkgroep die de wijziging van de wet op dit domein heeft voorbereid, heeft een wetenschappelijk comité gelast met een diepgaande studie van deze elektronische apparaten.

Uit het rapport van dit wetenschappelijk comité blijkt duidelijk dat de ademanalyse even geldig is dan de bloedanalyse om het alcoholopnameniveau van een bestuurder vast te stellen en dat deze apparaten zeer betrouwbaar zijn.

In principe kunnen de ademanalyse-apparaten enkel worden gebruikt op een vaste plaats, dat wil zeggen in een politie- of rijkswachthoek.

Er zijn echter ook apparaten op de markt, die in een voertuig kunnen worden meegenomen.

Het resultaat van de analyse is onmiddellijk beschikbaar door middel van een digitale aanduiding op het toestel. Om elke latere betwisting uit te sluiten, wordt het resultaat eveneens gedrukt en bij het proces-verbaal gevoegd.

Teneinde de alcoholopname op het terrein vast te stellen zal de huidige ademtest, die erin bestaat om in een blaaspijpje te blazen, eveneens worden vervangen door een nieuwsoortige ademtest, die erin bestaat om in een draagbaar elektronisch apparaatje te blazen, dat een eerste aanduiding geeft over het alcoholgehalte in de uitgeademde lucht.

Indien het strafbaar alcoholgehalte is bereikt of overschreden, zal het resultaat moeten bevestigd worden door de boven beschreven ademanalyse-apparatuur.

Het wetsontwerp bepaalt echter eveneens de mogelijkheid om op het terrein onmiddellijk tot de ademanalyse over te gaan met verplaatsbare analyse-apparaten.

De bloedproef zal in bijkomende orde worden behouden voor de gevallen waarin er niet kan worden overgegaan tot de ademanalyse, bv. wegens de toestand van de gewonden.

Politie of rijkswacht zullen geen keuze kunnen maken tussen de ademanalyse en de bloedproef. Zij moeten tot de analyse van de uitgeademde lucht overgaan en kunnen enkel de bloedproef opleggen in de gevallen die uitdrukkelijk worden vermeld. Wat de bloedproef zelf betreft, wordt de huidige procedure behouden.

Bij gebruik van de ademanalyse wordt het alcoholgehalte niet meer uitgedrukt in gram per liter, maar in milligram per liter lucht.

Gemiddeld stemt een alcoholgehalte van 0,8 g per liter bloed overeen met 0,35 mg per liter uitgeademde lucht.

Rekening houdend met een voorstel van richtlijn van de Europese Gemeenschap en de resolutie uitgebracht door het Europees Parlement, bepaalt het wetsontwerp dat het huidige strafbare alcoholgehalte

De tels appareils sont déjà en service dans plusieurs pays voisins notamment en Autriche, en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

Le groupe de travail interministériel qui a préparé la modification de la législation dans ce domaine, a chargé un comité scientifique d'une étude approfondie de ces appareils électroniques.

Il ressort clairement du rapport de ce comité scientifique que l'analyse de l'haleine est aussi valable que l'analyse du sang pour déterminer l'état d'imprégnation alcoolique d'un conducteur et que ces appareils sont d'une grande fiabilité.

En principe les appareils qui analysent l'haleine ne peuvent être utilisés que de manière statique dans un local de la police ou de la gendarmerie.

On peut d'ailleurs trouver sur le marché des appareils analyseurs d'haleine transportables dans un véhicule.

Le résultat de l'analyse est donné très rapidement par affichage digital. Pour éviter toute contestation ultérieure, le résultat sera également imprimé et joint au procès-verbal.

Afin de contrôler l'imprégnation alcoolique sur le terrain, le contrôle de l'haleine, qui consiste actuellement en l'utilisation d'un ballon comportant un réactif chimique, sera remplacé par un appareil portatif électronique, qui donnera une première appréciation du taux d'alcool dans l'air expiré.

Si le taux d'imprégnation alcoolique punissable est atteint ou dépassé, le résultat donné par cet appareil de dépistage sera confirmé par l'appareil analyseur d'haleine décrit ci-avant.

Toutefois, le projet de loi contient la possibilité de recourir immédiatement, sur le terrain, à l'analyse de l'air expiré au moyen d'appareils analyseurs d'haleine portables.

La prise de sang ne sera maintenue qu'à titre subsidiaire pour les cas où il ne pourra pas être procédé à l'analyse de l'haleine, par exemple, en raison de l'état des blessés.

La police et la gendarmerie n'auront pas le choix entre l'analyse de l'haleine et la prise de sang. Elles devront procéder à l'analyse de l'air expiré et ne pourront recourir à la prise de sang que dans les cas expressément prévus. S'agissant de la prise de sang, la procédure actuelle reste d'application.

Pour l'emploi de ces analyseurs d'haleine, le taux d'imprégnation alcoolique ne sera plus exprimé en gramme par litre, mais en milligramme par litre d'air expiré.

Un taux d'imprégnation alcoolique de 0,8 g par litre de sang a pour équivalent 0,35 mg par litre d'air expiré.

Pour tenir compte d'un projet de directive des Communautés Européennes et de la résolution adoptée par le Parlement Européen, le taux punissable d'alcool dans le sang est abaissé de 0,8 g par litre de sang

van 0,8 g per liter bloed wordt verlaagd tot 0,5 g. Deze drempel is reeds van toepassing in Nederland, Portugal en in de Scandinavische landen.

Het is immers wetenschappelijk bewezen dat vanaf deze drempel het rijgedrag en de reacties van de bestuurders reeds kunnen worden beïnvloed.

Talrijke experimenten, onder meer in Frankrijk, hebben aangetoond dat de meest verfijnde mentale functies, evenals de aandacht, de reactietijd en de gezichtsscherpte reeds vanaf 0,5 g per liter bloed worden aangetast. ⁽³⁾

Ook in België werd aangetoond dat bij het gebruik van kleine hoeveelheden alcohol de stoutmoedigheid, de onbezorgdheid en de neiging om sneller te rijden, toeneemt, zodat het risico op ongevallen vergroot.

In een Duitse statistische studie werd de verhouding tussen het alcoholgehalte en het ongevalsrisico als volgt vastgelegd : ⁽⁴⁾

à 0,5 g. Ce taux est déjà d'application aux Pays-Bas, au Portugal et dans les pays scandinaves notamment.

Il est en effet établi scientifiquement qu'à partir de ce seuil déjà, le comportement des conducteurs et leurs réflexes peuvent être influencés.

De nombreuses études, notamment en France, ont démontré que la plupart des fonctions mentales essentielles, comme l'attention, le temps de réaction et l'acuité visuelle sont affectées à partir de 0,5 g. par litre de sang. ⁽³⁾

En Belgique également, il a été démontré que par l'absorption de petites quantités d'alcool, la témérité, l'insouciance et la propension à rouler plus vite augmentent, de sorte que le risque d'accident s'accroît.

Dans une étude statistique allemande, la corrélation entre l'imprégnation alcoolique et le risque d'accident a été établie comme suit : ⁽⁴⁾

Ongevalsrisico. — Risque d'accident

Alcoholgehalte in ‰ — Taux d'imprégnation alcoolique en ‰	Dodelijke ongevallen — Accidents mortels	Ongevallen met gewonden — Accidents avec blessés	Ongevallen met stoffelijke schade — Accidents avec dommages matériels
0,0	1,00	1,00	1,00
0,1	1,20	1,16	1,07
0,2	1,45	1,35	1,15
0,3	1,75	1,57	1,24
0,4	2,10	1,83	1,35
0,5	2,53	2,12	1,43
0,6	3,05	2,47	1,53
0,7	3,67	2,87	1,65
0,8	4,42	3,33	1,77
0,9	5,32	3,87	1,90
1,0	6,40	4,50	2,04
1,1	7,71	5,23	2,19
1,2	9,29	6,08	2,35
1,3	11,18	7,07	2,52
1,4	13,46	8,21	2,71
1,5	16,21	9,55	2,91

Uit deze tabel blijkt dat het relatief ongevalsrisico gevoelig verhoogt vanaf 0,5 g per liter bloed. Stelt men het risico op een zwaar ongeval van een nuchtere bestuurder gelijk aan 1, dan is bij 0,5 g per liter bloed het risico al verdubbeld en bij 0,8 g per liter bloed verviervoudigd.

Gemiddeld stemt een alcoholgehalte van 0,5 g per liter bloed overeen met 0,22 mg per liter uitgeademde lucht.

De procedure om de alcoholopname in de uitgeademde lucht te meten, zal normaal in twee fasen verlopen :

1. Een ademtest op de plaats van de controle door middel van een elektronisch apparaat, dat de huidige alcotest vervangt.

Dit apparaat levert geen wettelijk bewijs op van de overtreding.

2. Indien de ademtest een alcoholopname van minstens 0,22 mg per liter uitgeademde lucht uit-

Il ressort de ce tableau que le risque relatif d'accident augmente de manière importante à partir de 0,5 g par litre de sang. Si on estime le risque d'accident grave d'un conducteur sobre à 1, à 0,5 g par litre de sang, ce risque est doublé, et il est quadruplé à 0,8 g par litre de sang.

Un taux d'alcool dans le sang de 0,5 g par litre équivaut à un taux d'alcool par litre d'air expiré de 0,22 mg.

La procédure pour mesurer l'imprégnation alcoolique dans l'air expiré se déroulera normalement en deux phases :

1. Un test de l'haleine sur le lieu du contrôle au moyen d'un appareil électronique qui remplacera l'alcotest utilisé actuellement.

Cet appareil ne constituera pas la preuve légale de l'infraction.

2. Si le test de l'haleine fait apparaître une imprégnation alcoolique d'au moins 0,22 mg par litre

wijst, wordt er in de politie- of rijkswachtpost overgegaan tot een ademanalyse door middel van een ander apparaat, dat een strafrechtelijk bewijs oplevert.

Het wetsontwerp bepaalt tevens een verzwarende van de bestraffing ingeval van alcoholopname van minstens 0,8 g per liter bloed (0,35 mg per liter uitgeademde lucht).

De boete zal voortaan 200 frank tot 2 000 frank bedragen in plaats van 100 tot 1 000 frank en de gevangenisstraf vijftien dagen tot zes maanden in plaats van acht dagen tot drie maanden.

Het juridisch onderscheid tussen de dronkenschap en de alcoholopname blijft behouden, maar de bestraffing wordt dezelfde.

Tegelijkertijd worden de straffen geharmoniseerd voor de belangrijkste overtredingen, zoals de alcoholopname (vanaf 0,35 mg per liter uitgeademde lucht), het vluchtmisdrijf en het sturen zonder houder van een rijbewijs te zijn.

Een alcoholgehalte van ten minste 0,5 g per liter bloed (0,22 mg per liter uitgeademde lucht) en minder dan 0,8 g per liter bloed (0,35 mg per liter uitgeademde lucht), wordt strafbaar gesteld met een gevangenisstraf van een dag tot een maand en/of een geldboete van 25 frank tot 500 frank.

Tevens wordt het bestaande systeem van de onmiddellijke inning van een bepaalde geldsom inzake verkeersovertredingen op dit strafbaar feit van toepassing gemaakt met dien verstande dat het voorstel van inning wordt verplicht gemaakt. De rechten van de verdediging worden gewaarborgd, aangezien dit voorstel kan worden geweigerd.

Wanneer de ademanalyse een alcoholopname van ten minste 0,22 mg per liter uitgeademde lucht aan geeft zonder 0,35 mg per liter uitgeademde lucht te overschrijden, is het verboden om gedurende 3 uur een voertuig te besturen.

In het algemeen wordt aangenomen dat de alcohol uit het bloed verdwijnt met een snelheid van 0,15 g/l per uur. Indien het vastgestelde alcoholopnameniveau 0,8 g per liter bloed heeft bereikt, mag aangenomen worden dat, na de eliminatie van gemiddeld 0,15 g per liter bloed, na drie uur de alcohol in het bloed onder de 0,5 g per liter is gedaald.

De bestaande regeling betreffende het tijdelijk rijverbod ingeval van 0,8 g per liter bloed (0,35 mg per liter uitgeademde lucht) of meer, blijft behouden. Dit wil zeggen een rijverbod van 6 uur, waarop telkens een nieuwe periode van 6 uur volgt, totdat het alcoholopnameniveau minder dan 0,35 mg per liter uitgeademde lucht bedraagt. Eens minder dan 0,35 mg maar nog meer dan 0,22 mg, wordt de periode nog eenmaal verlengd met 3 uur.

Voortaan wordt de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, die kan worden bevolen door het parket, beperkt tot een periode van 15 dagen, met mogelijkheid tot één of meerdere verlengingen, nadat de betrokkene (of zijn raadsman) op zijn verzoek werd gehoord.

d'air expiré, il sera procédé dans les locaux des forces de l'ordre à une analyse de l'haleine au moyen d'un autre appareil qui fera foi sur le plan pénal.

Le projet prévoit également un renforcement des sanctions dans le cas où le taux d'alcool atteint au moins 0,8 g par litre de sang (0,35 mg par litre d'air expiré).

L'amende sera désormais de 200 francs à 2 000 francs au lieu de 100 à 1 000 francs et la peine de prison de quinze jours à six mois au lieu de huit jours à trois mois.

La distinction juridique entre l'ivresse et l'imprégnation alcoolique est maintenue mais ces deux états seront sanctionnés par les mêmes peines.

Par la même occasion, les peines sont harmonisées pour les infractions les plus importantes, telles que notamment l'imprégnation alcoolique (à partir de 0,35 mg par litre d'air expiré), le délit de fuite et la conduite sans être titulaire d'un permis.

Un taux d'alcool d'au moins 0,5 g par litre de sang (0,22 mg par litre d'air expiré) et moins de 0,8 g par litre de sang (0,35 mg par litre d'air expiré) est sanctionné par une peine de prison d'un jour à un mois et/ou par une amende de 25 francs à 500 francs.

De plus, le système actuel de perception immédiate d'une somme déterminée prévu pour les infractions aux règles de circulation est rendu applicable à cet acte punissable avec la particularité que la proposition de perception devient obligatoire. Les droits de la défense seront préservés, étant donné que cette proposition peut être refusée.

Si l'analyse de l'haleine révèle un taux d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,22 mg par litre d'air expiré sans dépasser 0,35 mg par litre d'air expiré, la conduite d'un véhicule sera interdite pendant 3 heures.

D'une manière générale, il est admis que l'alcool disparaît dans le sang à raison de 0,15 g/l par heure. Si le taux d'imprégnation alcoolique de 0,8 g par litre de sang est atteint, il faut considérer qu'à la suite d'une élimination moyenne de 0,15 g par litre de sang, c'est après 3 heures que l'alcool présent dans le sang est inférieur à 0,5 g par litre.

La disposition actuelle concernant l'interdiction temporaire de conduire si l'on constate un taux d'au moins 0,8 g par litre de sang (0,35 mg par litre d'air expiré) est maintenue. Il s'agit d'une interdiction de 6 heures, à laquelle peut s'ajouter une nouvelle période de 6 heures, jusqu'au moment où le niveau d'alcool comporte moins de 0,35 mg par litre d'air expiré. Si le niveau d'imprégnation alcoolique est inférieur à 0,35 mg mais encore supérieur à 0,22 mg, la période d'interdiction est prolongée une seule fois de 3 heures.

Le retrait immédiat du permis de conduire, que peut ordonner le parquet, est limité à une période de 15 jours, avec la possibilité d'une ou de plusieurs prolongations, l'intéressé (ou son conseil) étant entendu à sa demande.

Wat de vervallenverklaringen van het recht tot sturen betreft, wordt grotendeels de bestaande regeling behouden. Zo kan de rechter een verval uitspreken bij een veroordeling wegens dronkenschap aan het stuur of alcoholopname van minstens 0,35 mg per liter uitgeademde lucht en vluchtmisdrijf zonder slagen en verwondingen, van 8 dagen tot 5 jaar.

Volgens het wetsontwerp zal de rechter echter worden verplicht om een vervallenverklaring uit te spreken wegens vluchtmisdrijf met slagen en verwondingen en ingeval van recidive binnen de 3 jaar van bovengenoemde misdrijven, van 8 dagen of meer of voorgoed.

Bovendien zal de rechter een medisch onderzoek moeten opleggen indien er een tweede veroordeling volgt binnen een periode van drie jaar wegens dronkenschap aan het stuur of alcoholopname van ten minste 0,35 mg per liter uitgeademde lucht.

Indien het alcoholgehalte begrepen is tussen 0,22 mg en 0,35 mg per liter uitgeademde lucht of tussen 0,5 g en 0,8 g per liter bloed, kan de rechter geen vervallenverklaring uitspreken.

Ten slotte zullen, in geval van herhaling binnen de drie jaar, de straffen gevoelig worden verhoogd.

Teneinde de rechtszekerheid te waarborgen, zullen de apparaten die worden gebruikt om zowel de adem-analyse als de ademtest uit te voeren, moeten gehomologeerd zijn.

De voorwaarden waaraan deze apparaten moeten voldoen, zullen bij koninklijk besluit worden vastgesteld.

De inname van geneesmiddelen, eventueel in combinatie met alcohol, kan eveneens het ongevalsrisico verhogen. Afgezien van de controle op het gebruik van geneesmiddelen die een invloed hebben op het rijden, wat ongetwijfeld niet eenvoudig kan worden opgespoord, is meer informatie hetzij via de bijsluiter, hetzij via campagnes over deze veronachtzaamde ongevals oorzaak aangewezen.

In het wetsontwerp wordt het rijden in een soortgelijke staat als de dronkenschap, onder meer tengevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen, strafbaar gesteld.

*
* *

Het rijbewijs met punten en de oprichting van een centraal bestand van de verkeersovertredingen

In navolging van de Bondsrepubliek Duitsland, Groot-Brittannië en binnenkort Frankrijk, is het de bedoeling om het rijbewijs met punten in ons land in te voeren, wat de preventie van de zware verkeersovertredingen en van hun recidive en bijgevolg ook de verkeersveiligheid moet ten goede komen.

Het herhaaldelijk of zelfs occasioneel begaan van zware verkeersovertredingen zal kunnen worden voor-

En ce qui concerne la déchéance du droit de conduire, la réglementation actuelle est maintenue dans ses grandes lignes. Ainsi, le juge peut prononcer une déchéance de 8 jours à 5 ans en condamnant pour ivresse au volant ou imprégnation alcoolique d'au moins 0,35 mg par litre d'air expiré et délit de fuite sans coups et blessures.

Suivant le projet de loi, le juge sera toutefois obligé de prononcer une déchéance du droit de conduire de 8 jours ou plus ou à titre définitif pour délit de fuite avec coups et blessures et dans le cas de récidive dans les trois ans pour les délits précités.

Par ailleurs, le juge devra imposer un examen médical s'il y a une deuxième condamnation dans les trois ans pour conduite en état d'ivresse ou d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,35 mg par litre d'air expiré.

Si le taux d'alcool est compris entre 0,22 mg et 0,35 mg par litre d'air expiré ou entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang, le juge ne peut pas prononcer la déchéance.

Enfin, en cas de récidive dans les trois ans, les peines seront fortement augmentées.

Afin de garantir la sécurité juridique, les appareils qui seront utilisés tant pour le dépistage que pour l'analyse de l'air expiré proprement dite devront être homologués.

Les conditions auxquelles ces appareils devront répondre seront fixées par arrêté royal.

L'absorption de médicaments, éventuellement combinés avec l'alcool, peut également accroître le risque d'accidents. Le contrôle de l'usage des médicaments qui ont une influence sur la conduite ne peut certes être facilement réalisé. Il faut donc prévoir plus d'information à propos de cette source d'accident due à la négligence, par des mentions dans les indications et la posologie des médicaments ou par des campagnes d'information.

Dans le projet de loi, le fait de conduire dans un état analogue à celui de l'imprégnation alcoolique, par exemple sous l'influence de drogue ou de médicaments, est punissable.

*
* *

Le permis à points et l'instauration d'un fichier central des infractions de roulage

A l'exemple de la République fédérale d'Allemagne, de la Grande-Bretagne et sous peu de la France, il entre dans nos projets d'instaurer un permis à points dans notre pays, ce qui doit améliorer la prévention des infractions graves de roulage ainsi que de leur récidive et, partant, la sécurité routière.

Le fait de commettre des infractions graves d'une manière répétée ou même occasionnelle pourra être

komen door aan die overtredingen een voorafbepaald aantal punten te verbinden, die wanneer een bepaald aantal punten is bereikt, zullen leiden tot de automatische opschorting van het recht tot sturen.

In 1971 al nam de Raad van Europa een resolutie aan waarin de Lidstaten werden verzocht om een rijbewijs met punten in te voeren.

In 1975 had een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Ministers van Justitie en Verkeerswezen en de Procureurs-generaal een volledig voorstel ter zake uitgewerkt.

De invoering van een puntensysteem van de overtredingen kadert in de rijbewijsreglementering, die de voorwaarden inzake geschiktheid, kennis en vaardigheid bepaalt om het rijbewijs te bekomen, in te leveren en te herkrijgen.

Het herhaaldelijk begaan van overtredingen betekent in deze context dat er niet meer aan deze voorwaarden wordt voldaan, zodat het recht tot sturen zal worden opgeschort en het herkrijgen van dit recht afhankelijk kan worden gesteld van het volgen van bijkomende scholing en het opnieuw afleggen van theoretische of praktische examens.

Het wetsontwerp maakt de invoering van een dergelijk systeem mogelijk door middel van een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

In dit systeem wordt een bepaald aantal punten verbonden aan bepaalde overtredingen naargelang van hun zwaarte.

De overtredingen die in aanmerking komen voor het rijbewijs met punten zijn de zware verkeersovertredingen en de overtredingen, die door de Koning worden aangewezen, van :

- de wet betreffende de politie over het wegverkeer;
- de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen;
- de besluiten genomen in uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidsstoebehooren moeten voldoen.

Wanneer het totaal aantal punten, dat door de Koning wordt vastgesteld, is bereikt, zal, na administratieve mededeling, het recht tot sturen worden opgeschort voor een bepaalde periode die langer kan zijn in geval van recidive.

Uiteraard zal er enkel rekening worden gehouden met de overtredingen, die naargelang van het geval als definitief kunnen worden beschouwd, dit wil zeggen, die het voorwerp zijn geweest van ofwel een in kracht van gewijsde gegane veroordeling, ofwel een minnelijke schikking of een onmiddellijke betaling ingeval een alcoholgehalte tussen 0,22 mg en 0,35 mg per liter uitgeademde lucht wordt vastgesteld.

Na een door de Koning nader te bepalen periode, zullen de overtredingen en de eraan toegekende punten, worden uitgewist.

Zoals boven al werd gezegd, zal de Koning eveneens maatregelen van preventieve of educatieve aard kunnen nemen, zoals bijvoorbeeld de verplichting om een

évité par une procédure qui consiste à attribuer à ces infractions un nombre de points déterminé. Lorsqu'un nombre déterminé de points sera atteint, la suspension automatique du droit de conduire sera applicable.

En 1971 déjà, le Conseil de l'Europe avait pris une résolution dans laquelle les Etats membres étaient invités à instaurer un permis à points.

En 1975, un groupe de travail ad hoc, constitué de responsables des Ministères de la Justice, des Communications, et de représentants des Procureurs généraux, avait établi un projet complet en la matière.

L'introduction d'un système à points pour les infractions se situe dans le cadre de la réglementation du permis de conduire, qui détermine les conditions d'aptitude, de connaissance et d'habileté pour obtenir, restituer et récupérer le permis de conduire.

Commettre plusieurs fois des infractions signifie, dans ce contexte, qu'on ne satisfait plus à ces conditions, de sorte qu'il y aura suspension du droit de conduire. La réhabilitation dans le droit de conduire pourra dépendre d'un apprentissage supplémentaire et de l'obligation de repasser des examens théorique et pratique.

Le projet de loi permet la mise au point d'un tel système par voie d'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Dans ce système, un nombre de points déterminé est attribué à certaines infractions en fonction de leur gravité.

Les infractions qui sont prises en considération pour le permis à points sont les infractions graves et les infractions désignées par le Roi, à :

- la loi relative à la police de la circulation routière;
- la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
- 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.

Lorsque le nombre total de points fixé par le Roi est atteint, une suspension du droit de conduire pour une certaine durée, communiquée par voie administrative, sera appliquée; cette durée d'interdiction de conduire pourra être plus longue en cas de récidive.

Bien entendu, seules seront prises en compte les infractions qu'il y a lieu de considérer suivant le cas, comme définitives, c'est-à-dire qui auront fait l'objet soit d'une condamnation, soit d'une transaction ou d'un paiement immédiat dans le cas de la constatation d'un taux d'alcool compris entre 0,22 mg et 0,35 mg par litre d'air expiré.

Après un délai à préciser par le Roi, les infractions et les points y afférents seront effacés.

Outre le retrait du permis de conduire, le Roi pourra prévoir des mesures de caractère préventif ou éducatif, telles que par exemple l'obligation de suivre des

rij-opleiding te volgen of om opnieuw theoretische of praktische examens af te leggen.

Het rijbewijs met punten houdt in dat er in de schoot van het Ministerie van Verkeerswezen een centraal bestand wordt gecreëerd, waarin, op naam van elke bestuurder, de bovengenoemde als definitief beschouwde verkeersovertredingen, zouden worden ingeschreven.

De nadere regelen inzake de inschrijving en uitschrijving in het centraal bestand zullen bij koninklijk besluit worden vastgelegd.

Teneinde de bescherming van het privé-leven te waarborgen, zal het centraal bestand van de overtredingen enkel toegankelijk zijn voor de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en voor de gerechtelijke overheden.

Meer bepaald is het niet aangewezen dat politie of rijkswacht zouden kunnen toegang hebben tot dit bestand, en nog veel minder elke fysische of rechtspersoon, behalve dan de betrokkene zelf.

De stage voor nieuwe bestuurders

In het kader van wat hoger al werd uiteengezet over de weekendongevallen en de oververtegenwoordiging hierin van de jonge bestuurders, die het merendeel van de nieuwe bestuurders uitmaken, wordt algemeen aangenomen dat de ongevallen met nieuwe bestuurders meestal te wijten zijn aan onervarenheid in 't algemeen, het nemen van abnormale risico's of het niet vertrouwd zijn met bepaalde risicoverzwarende omstandigheden.

Daarom maakt het wetsontwerp het mogelijk om bij een in ministerraad overlegd koninklijk besluit een stage in te voeren, die een aanvang neemt bij de aflevering van het rijbewijs.

Gedurende deze stage, waarvan de duur één tot twee jaar zou kunnen bedragen, zullen alle nieuwe bestuurders op een bijzondere wijze gevolgd worden.

Het doel van de stage is de nieuwe bestuurders op progressieve wijze een voorzichtig en adequaat rijgedrag bij te brengen in alle verkeersomstandigheden en in het bijzonder in moeilijke situaties : 's nachts rijden, op autosnelwegen, tijdens de weekendnachten, enz.

Daarom zullen er tijdens de stage bepaalde beperkingen kunnen worden opgelegd, die in de loop ervan stap voor stap en op gemoduleerde wijze worden opgeheven : bijzondere snelheidsbeperkingen, verplichting om met een begeleider te rijden of verbod om met meer dan twee te rijden in bepaalde situaties (bijvoorbeeld weekendnachten, enz.).

Eveneens zullen er bijkomende vervolmakingscursussen, al dan niet verplicht, kunnen worden ingevoerd, bijvoorbeeld rijden op autosnelwegen, rijden bij slecht weer, vaardigheidstechnieken om ongevallen te voorkomen, enz.

cours de conduite ou de se soumettre à nouveau à des examens théoriques ou pratiques.

Le permis à points implique la création au sein du Ministère des Communications d'un fichier central dans lequel seront inscrites, au nom de chaque conducteur, les infractions de roulage précitées, considérées comme définitives.

Les modalités d'inscription et d'effacement dans le fichier central seront réglées par arrêté royal.

Afin d'assurer la protection de la vie privée des citoyens, le fichier central des infractions sera accessible uniquement aux services du Ministère des Communications et aux autorités judiciaires.

Il ne s'indique pas notamment que la police et la gendarmerie puissent avoir accès à ce fichier, ni à plus forte raison toute personne privée ou juridique sauf l'intéressé lui-même.

Stage des nouveaux conducteurs

Dans le cadre de ce qui est évoqué liminairement concernant les accidents le week-end et la sur-représentation des jeunes conducteurs, qui dans la majorité des cas sont des nouveaux conducteurs, on considère que la plupart de ces accidents sont dus à l'inexpérience d'une manière générale, au fait de prendre des risques anormaux ou le manque d'expérience dans certaines situations critiques.

Le projet de loi prévoit l'instauration par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres d'une période de stage prenant cours à la délivrance du permis de conduire.

Pendant cette période de stage, dont la durée pourrait être d'une ou deux années, tous les nouveaux conducteurs feront l'objet d'une surveillance particulière.

Le but de ce stage est d'amener les nouveaux conducteurs à acquérir progressivement un comportement prudent et adéquat dans toutes les conditions de circulation et particulièrement dans les situations difficiles comme par exemple : la circulation de nuit, la circulation sur autoroutes, pendant les nuits de week-end, etc.

Au cours du stage, certaines restrictions qui disparaîtront étape par étape et de façon modulée pourraient être imposées, par exemple : des limitations particulières de la vitesse, l'interdiction de circuler seul, l'interdiction d'avoir plus de deux personnes à bord dans certaines situations (par exemple, les nuits de week-end, etc.).

De même, l'on pourrait, le cas échéant, introduire des cours de perfectionnement, par exemple : la conduite sur autoroutes, la conduite par mauvais temps, les techniques appropriées pour éviter des accidents, etc.

Tijdens de stage kan met betrekking tot het puntensysteem dat eveneens van toepassing kan worden gemaakt, een bijzondere regeling worden uitgewerkt ofwel door het totaal aantal beschikbare punten te verminderen, ofwel door aan de overtredingen een verschillend aantal punten toe te kennen.

Wanneer het aantal punten is bereikt, kunnen voor de nieuwe bestuurders bepaalde maatregelen worden opgelegd zoals de intrekking van het rijbewijs, de verplichting om een nieuw examen af te leggen of nog de verlenging van de stage.

Wanneer de nieuwe bestuurder daarentegen geen verkeersovertredingen begaat of geen ongevallen veroorzaakt, zal hij op het einde van de stage het rijbewijs definitief hebben verworven zonder enige formaliteit.

De stage voor nieuwe bestuurders heeft voor alles een essentieel preventief karakter. Zij moet de nieuwe bestuurders en in het bijzonder de jongeren ertoe brengen om de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen en om progressief een verantwoord en aangepast rijgedrag aan te nemen in alle omstandigheden.

*
* *

Vaststelling van overtredingen met automatische elektronische apparatuur

Volgens de huidige wettelijke bepalingen moet de vaststelling van alle overtredingen worden gedaan door een bevoegd persoon die zich normaal op de plaats van de overtreding moet bevinden op het ogenblik van de vaststelling.

Sommige apparaten die worden gebruikt om overtredingen vast te stellen, zoals radars om snelheids-overtredingen vast te stellen of camera's die op een kruispunt aan de verkeerslichten zijn opgesteld, kunnen volkomen autonoom functioneren zonder dat de aanwezigheid van een bevoegd persoon noodzakelijk is.

Het wetsontwerp bepaalt dat de elementen die door deze toestellen worden geleverd, bijvoorbeeld foto's, bewijskrachtig zouden zijn, zelfs wanneer de persoon die verbaliseert niet ter plaatse is.

Hierdoor zal aan de ordediensten niet alleen nutteloos werk worden bespaard, maar zal eveneens de verkeersveiligheid erbij winnen : de pakkans, die door de automatische vaststellingen van deze apparaten wordt verhoogd, zal de bestuurders ertoe aanzetten om de verkeersregels beter na te leven.

Teneinde eventuele misbruiken te voorkomen, die onder andere in strijd zouden kunnen zijn met de bescherming van het privé-leven, zal de Koning de modaliteiten van hun aanwending reglementeren.

*
* *

Des mesures particulières pourraient être mises en œuvre pendant le stage pour ce qui concerne l'application du permis à points, soit en réduisant le nombre total de points disponibles, soit en attribuant aux infractions un nombre de points différent.

Lorsque le nombre de points est atteint, il est possible de prévoir pour les nouveaux conducteurs, des mesures telles que le retrait du permis de conduire, l'obligation de se soumettre à nouveau à un examen, ou encore la prolongation du stage.

Par contre, si le nouveau conducteur ne commet pas d'infractions ou ne provoque pas d'accidents, son permis de conduire lui sera acquis définitivement à la fin du stage sans autres formalités.

Cette mesure a donc avant tout un caractère essentiellement préventif. Elle devrait amener les nouveaux conducteurs et tout spécialement les jeunes, à faire preuve de plus de prudence et à acquérir progressivement un comportement responsable et convivial, quelles que soient les situations.

*
* *

Constatacion des infractions par des appareils électroniques automatiques

Selon les dispositions légales actuelles, la constatation de toutes les infractions doit être faite par un agent qualifié qui doit normalement se trouver sur le lieu de l'infraction au moment de la constatation.

Certains appareils utilisés pour constater les infractions tels que des radars pour les excès de vitesse ou des caméras à un carrefour équipé de feux lumineux peuvent parfaitement fonctionner seuls sans que la présence d'un agent qualifié soit nécessaire.

Le projet de loi donne une valeur probante à des éléments de preuve fournis par ces appareils; par exemple : des photographies; même si la personne qui verbalise n'était pas sur place.

Un travail inutile sera ainsi épargné aux forces de l'ordre et la sécurité y gagnera, le risque de la constatation d'une infraction par des appareils qui fonctionnent automatiquement devant normalement inciter les conducteurs à mieux respecter la réglementation.

Afin de prévenir d'éventuels abus qui pourraient naître notamment en matière de protection de la vie privée, le Roi réglera les modalités de leur utilisation.

*
* *

**Wijziging 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**

Artikel 1, § 1, laatste lid van deze wet bepaalt dat de Koning, op voorstel van de Minister, die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen kan toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden. Deze erkenningsvoorwaarden werden vastgelegd in een ontwerp van Koninklijk besluit, dat voor advies aan de Raad van State werd voorgelegd.

Uit dit advies blijkt echter dat er geen wettelijke basis voorhanden is voor twee nochtans essentiële erkenningsvoorwaarden, waaraan de organismen voor de technische controle moeten voldoen.

Deze regelingen die tot nog toe vervat zijn in het bestaande protocolakkoord, afgesloten tussen de Minister van Verkeerswezen en de organismen, en waarvan de principes in het reglementair kader van het Koninklijk besluit zullen worden overgenomen, hebben meer bepaald betrekking op :

— de regularisatie van de exploitatievoorwaarden van de organismen teneinde de organisatie van de technische controle over het hele grondgebied te verzekeren.

Tussen de organismen dient er meer bepaald een verrekening te gebeuren, die het gevolg is van, enerzijds, de vereiste continuïteit en uniformiteit van de dienstverlening, en, anderzijds, van de uiteenlopende exploitatievoorwaarden, met name de regio waar de stations worden ingeplant, de grootte van de stations, de anciënniteit van het personeel, de tweetaligheid in bepaalde centrale bureaus, de infrastructuur en het volume en de samenstelling van het voertuigenpark. De modaliteiten en de berekeningswijze van deze regularisatie zullen bij Koninklijk besluit worden geregeld.

— de bijdrage tot de financiering van de door de Koning aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen.

Van oudsher werden de activiteiten van de instellingen die als opdracht hadden de verkeersveiligheid of een deelaspect ervan, zoals de uitwerking van nieuwe methoden voor de controle van de voertuigen, namelijk de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid en het Studiefonds voor een Veilig Wegverkeer, grotendeels gefinancierd via fondsen afkomstig uit de technische controle.

In 1986 werden bovengenoemde instellingen, alsook het CARA (Centrum voor Aanpassing aan het Rijden van Gehandicapte Automobilisten) samengesmolten tot het nieuwe « Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid », vereniging zonder winstoogmerk, dat tevens het merendeel van het personeel van de VZW Via Secura, die werd ontbonden, heeft overgenomen.

**Modification de 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**

L'article 1^{er}, § 1^{er}, dernier alinéa de cette loi stipule que sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui aux conditions qu'Il détermine. Ces conditions d'agrément ont été déterminées dans un projet d'arrêté royal qui a été soumis pour avis au Conseil d'Etat.

De cet avis, il appert toutefois qu'il n'y a pas de base légale pour imposer deux conditions d'agrément pour-
ant essentielles auxquelles doivent répondre les organismes de contrôle technique.

Ces conditions qui, jusqu'à présent, étaient comprises dans le protocole d'accord existant, conclu entre le Ministre des Communications et les organismes et dont les principes seront repris dans le cadre réglementaire de l'arrêté royal, ont plus spécifiquement trait à :

— la régularisation des conditions d'exploitation des organismes en vue d'assurer l'organisation du contrôle technique sur l'ensemble du territoire.

Entre les organismes doit se faire une sorte de compensation qui résulte, d'une part de la continuité et de l'uniformité du service à l'utilisateur et, d'autre part des conditions d'exploitation divergentes, notamment : la région d'implantation des stations, l'ancienneté du personnel, le bilinguisme dans certains bureaux centraux, l'infrastructure, ainsi que le volume et la composition du parc de véhicules. Les modalités et le mode de calcul de cette régularisation seront réglés par arrêté royal.

— la contribution au financement de l'organisme désigné par le Roi, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière.

Par le passé, les activités des institutions qui avaient pour terrain de travail la sécurité routière, ou une partie de son aspect telle que l'élaboration de nouvelles méthodes de contrôle des véhicules, à savoir le Conseil supérieur pour la Sécurité routière et le Fonds d'étude pour la Sécurité routière, étaient financées en grande partie par des fonds provenant du contrôle technique.

En 1986, lesdits organismes ainsi que le CARA (Centre d'adaptation à la route des automobilistes handicapés) ont fusionné pour devenir le nouvel « Institut belge pour la sécurité routière », association sans but lucratif, qui a également repris la majeure partie du personnel de l'ASBL. Via Secura, dissoute entre-temps.

Het percentage van de bijdragen waarvan het maximum conform het advies van de Raad van State in de wet wordt vastgelegd en de betalingswijze zullen bij koninklijk besluit worden geregeld.

Het wetsontwerp bepaalt dan ook dat beide regelingen uitdrukkelijk als erkenningsvoorwaarden in de wet worden ingeschreven, waarbij de uitvoerende maatregelen aan de Koning worden overgelaten.

*
* *

Artikel 2 van dezelfde wet bepaalt dat de Koning de regels vaststelt inzake de administratieve controle waardoor kan worden nagegaan of de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type.

Het wetsontwerp bepaalt uitdrukkelijk dat deze administratieve controle ook van toepassing zal zijn op de instellingen, waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen werd toevertrouwd, voor wat de gestelde erkenningsvoorwaarden betreft.

Ten aanzien van de organismen voor technische controle kunnen deze maatregelen bestaan uit administratieve boeten, waarvan het bedrag en de modaliteiten door de Koning worden bepaald.

Het is inderdaad zo dat een verregaande maatregel zoals de intrekking van een erkenning niet altijd de meest adequate en opportune oplossing is om de niet-naleving van de wettelijke voorschriften te sanctioneren.

In tegenstelling met de huidige tekst van de wet bepaalt het wetsontwerp dat administratieve maatregelen slechts mogen worden genomen na advies van een paritair samengestelde commissie bestaande uit leden van de administratie, en, naargelang van het geval, uit vertegenwoordigers van de nijverheid of van de organismen voor de technische controle.

Ten slotte wordt de procedure volgens dewelke de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, een gerechtelijke vervolging kan instellen, gedetailleerd.

*
* *

Het wetsontwerp brengt eveneens bepaalde wijzigingen aan betreffende de vorm of kleine preciseringen aan sommige artikels van de wet.

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

J.-L. DEHAENE

Le pourcentage des contributions, dont le maximum conformément à l'avis du Conseil d'Etat, est fixé dans la loi ainsi que les modalités de paiement seront déterminés par arrêté royal.

Dès lors, le projet de loi dispose que les deux conditions sont explicitement inscrites dans la loi comme conditions d'agrément, laissant au Roi le soin de prendre les mesures d'exécution.

*
* *

L'article 2 de cette même loi dispose que le Roi fixe les règles en matière de contrôle administratif permettant de vérifier la conformité avec le type agréé ou homologué, des véhicules, de leurs éléments ainsi que des accessoires de sécurité.

Le projet de loi dispose explicitement qu'en ce qui concerne les conditions d'agrément, ce contrôle administratif sera également d'application aux organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules mis en circulation.

En ce qui concerne les organismes de contrôle technique, ces mesures peuvent consister en des amendes administratives, dont le montant et les modalités sont déterminés par le Roi.

En effet, il est évident qu'une mesure excessivement grave, telle que le retrait de l'agrément n'est pas toujours la solution la plus adéquate et opportune pour sanctionner le non-respect des prescriptions légales.

En opposition avec l'actuel texte de la loi, le projet de loi prévoit que des mesures administratives ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire composée de membres de l'administration, et, selon le cas, de représentants de l'industrie ou des organismes de contrôle technique.

Enfin, la procédure selon laquelle le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, peut entreprendre une poursuite judiciaire, est détaillée.

*
* *

Le projet de loi apporte également certaines modifications de forme ou des précisions de détail à certains articles de la loi.

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

J.-L. DEHAENE

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

M. WATHELET

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre de la Justice,*

M. WATHELET

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Art. 1

Om de terminologie in overeenstemming te brengen met de internationale Overeenkomsten inzake wegverkeer en van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, worden de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicules à moteur ».

Art. 3

De voornaamste voorwaarden om het rijbewijs te bekomen, worden nu bepaald door Richtlijnen van de Europese Gemeenschap.

Deze Richtlijnen leggen meer bepaald de inhoud vast van de theoretische en praktische examens, als ook de medische criteria waaraan de kandidaten moeten voldoen.

Deze Richtlijnen worden bij koninklijk besluit in het nationale recht opgenomen.

In dat kader worden in artikel 23 van de wet de bevoegdheden van de Koning meer geëigend omschreven.

De organisatie van de opleiding en de erkenning van de autorijscholen vinden hun wettelijke grondslag in paragraaf 4.

Art. 4

Het huidige artikel 24 dat de verplichting omvat het rijbewijs in te leveren wanneer men lijdt aan een van de lichaamsgebreken of kwalen door de Koning bepaald, wordt opgeheven.

De praktijk heeft aangetoond dat deze verplichting die overigens zelden werd nageleefd, best vervangen kon worden door het uitdrukkelijk verbod (nieuw artikel 30, § 1, 4°, ingevoerd door artikel 9 van het ontwerp) in die omstandigheden te rijden.

Het nieuwe artikel 24 bevat de wettelijke basis voor de invoering van een stageperiode voor de nieuwe bestuurders.

Art. 5

Het nieuwe artikel 25 van het Hoofdstuk III « Rijbewijs met punten » vormt het wettelijk kader voor het systeem van het rijbewijs met punten dat de mogelijkheid biedt bepaalde maatregelen te nemen, gaande tot de opschorting van het recht tot sturen voor iedere bestuurder die het aantal punten bereikt door de Koning vastgesteld.

Er zal rekening worden gehouden met de door de Koning aangeduide overtredingen zoals de alcoholopname, dronkenschap, vluchtmisdrijf, het sturen

ANALYSE DES ARTICLES

Art. 1

Les termes « véhicule à moteur » remplacent les termes « véhicule automoteur » afin de les mettre en concordance avec la terminologie des Conventions internationales sur la circulation routière et du règlement général sur la police de la circulation routière.

Art. 3

Les principales conditions d'obtention du permis de conduire sont maintenant déterminées par des Directives des Communautés européennes.

Ces Directives fixent notamment le contenu des examens théorique et pratique ainsi que les critères médicaux, auxquels les candidats doivent satisfaire.

Ces Directives sont traduites dans le droit national par voie d'arrêté royal.

L'article 23 de la loi est adapté à cet état de fait et les pouvoirs du Roi sont déterminés de façon plus appropriée.

L'organisation de l'apprentissage ainsi que l'agrément des auto-écoles trouvent leur base légale au paragraphe 4.

Art. 4

L'article 24 actuel qui contient l'obligation de remettre son permis de conduire lorsque l'on est atteint des défauts physiques ou affections visées par le Roi, est abrogé.

La pratique a montré que cette règle, très peu respectée au demeurant, pouvait adéquatement être remplacée par l'interdiction expresse (nouvel article 30, § 1^{er}, 4°, introduit par l'article 9 du projet) de conduire dans de telles circonstances.

L'article 24 nouveau introduit la base légale pour l'instauration d'une période de stage pour les nouveaux conducteurs.

Art. 5

L'article 25 nouveau du Chapitre III « Permis de conduire à points » crée le cadre légal pour le système du permis de conduire à points qui permet de prendre certaines mesures allant jusqu'à la suspension du droit de conduire pour tout conducteur qui atteint le nombre de points fixés par le Roi.

On tiendra compte des infractions désignées par le Roi, telles que l'imprégnation alcoolique, l'état d'ivresse, le délit de fuite, la conduite sans être titu-

zonder houder te zijn van een rijbewijs of ondanks een vervallenverklaring, de niet-verzekering, het rijden zonder geldig schouwingsbewijs en de overbelading van het voertuig, en de zware overtredingen, die door de Koning aangewezen werden krachtens artikel 29, lid 1. Deze overtredingen moeten het voorwerp zijn geweest van een betaling of van een in kracht van gewijsde gegane veroordeling.

Het aantal toegekende punten voor elke overtreding zal worden gemoduleerd volgens de overtredingen en hun graad van zwaarwichtigheid.

De toegang tot de gegevens van het centraal bestand van de verkeersovertredingen wordt beperkt teneinde de bescherming van het privé-leven niet in het gedrang te brengen.

Art. 8

Overwegende dat in deze materie een symbolische straf niet volstaat, kan de boete in geval van verzachtende omstandigheden slechts tot de helft van de minimumboete worden herleid.

Art. 9

Het huidig artikel 30 van de wet bepaalt dezelfde zware en eenvormige straffen voor alle overtredingen betreffende het rijbewijs. Het ontwerp vervangt dit artikel door een nieuwe bepaling waarbij de strafmaat op twee niveaus wordt gebracht, naargelang van de overtreding. Dit onderscheid is beter in overeenstemming met de behoefte aan een billijke bestraffing. Bovendien is er op dit ogenblik een aanzienlijk verschil inzake de strafmaat (minima van de boeten) wanneer men een vergelijking maakt tussen enerzijds de alcoholintoxicatie, de dronkenschap achter het stuur en het vluchtmisdrijf en anderzijds de overtredingen van de bepalingen betreffende het rijbewijs.

De nieuwe strafmaten beantwoorden beter aan de nood tot harmonisatie; de strafmaat voor overtreding van de bepalingen van de artikelen 33, 34 en 35 (vluchtmisdrijf, alcoholopname van ten minste 0,8 g per liter bloed en dronkenschap) wordt daarbij echter wel verhoogd.

Art. 10, 1° en art. 11

Dezelfde vormwijziging als in artikel 1.

Art. 10, 2°

Dezelfde rechtvaardiging als in artikel 8.

laire d'un permis de conduire ou malgré une déchéance, la non-assurance, le fait de circuler sans carte de contrôle technique valable, et la surcharge d'un véhicule, ainsi que les infractions graves désignées par le Roi en vertu de l'article 29, alinéa 1^{er}. Ces infractions doivent avoir fait l'objet d'un paiement ou d'un jugement définitif.

Le nombre de points attribué pour chaque infraction sera modulé selon les infractions et leur degré de gravité.

L'accès aux données du fichier central des infractions est limité afin de préserver leur caractère privé.

Art. 8

Considérant qu'en cette matière, on ne peut se contenter d'une peine symbolique, l'amende ne peut être réduite qu'à la moitié du minimum de l'amende, en cas de circonstances atténuantes.

Art. 9

L'article 30 actuel de la loi prévoit des peines à la fois très sévères et uniformes pour toutes les infractions relatives au permis de conduire. Le projet remplace cet article par une disposition nouvelle qui établit deux échelons dans lesdites peines, à des niveaux plus appropriés aux besoins d'une juste répression. Par ailleurs, il y a actuellement une différence sensible dans le niveau des sanctions (minima des amendes) lorsque l'on compare d'une part, l'intoxication alcoolique, l'ivresse au volant et le délit de fuite et d'autre part, les infractions aux dispositions relatives au permis de conduire.

La nouvelle échelle des peines répond mieux à un souci d'harmonisation tout en augmentant le niveau des sanctions pour les dispositions des articles 33, 34 et 35 (délict de fuite, imprégnation alcoolique d'au moins 0,8 g par litre de sang et l'ivresse).

Art. 10, 1^{er} et Art. 11

Même modification de forme qu'à l'article 1^{er}.

Art. 10, 2°

Même justification qu'à l'article 8.

Art. 12

De straffen bepaald voor het vluchtmisdrijf worden dezelfde als voor de belangrijkste overtredingen betreffende het rijbewijs en voor alcoholopname van ten minste 0,8 g per liter bloed en dronkenschap. Aldus wordt vermeden dat de overtreder minder strenge straffen zou oplopen door de vlucht te nemen.

Art. 13

Het woord « intoxicatie » wordt vervangen door « alcoholopname », dat beter beantwoordt aan de wetenschappelijke realiteit, nl. de opname van alcohol in het bloed.

Art. 14

De alcoholopname wordt strafbaar gesteld, voor de ademanalyse op 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht en, voor de bloedanalyse, op 0,5 gram per liter bloed.

De straffen worden verhoogd in het kader van de bovengenoemde harmonisatie van de straffen, voor een alcoholopnameniveau van ten minste 0,8 g per liter bloed of 0,35 mg per liter uitgeademde lucht.

Er is geen medische reden die de weigering om zich te onderwerpen aan de ademtest of aan de ademanalyse, zou kunnen rechtvaardigen. De weigering omwille van een wettige reden, wat de bloedproef betreft, wordt gehandhaafd.

Art. 15

De vermelding « hallucatieverwekkende middelen » wordt geschrapt : ze wordt immers gedekt door de woorden « verdovende middelen ». Het woord « geneesmiddelen » wordt toegevoegd, aangezien bepaalde geneesmiddelen de rijgeschiktheid ernstig in het gedrang kunnen brengen.

Art. 16

De straffen worden aanzienlijk verzwakt. De nadruk wordt gelegd op het afschrikkingseffect voor diegene die vroeger reeds veroordeeld werd voor alcoholopname of dronkenschap.

Art. 17

De straffen worden verzwakt voor degene die een andere persoon aanzet of uitdaagt om te rijden (1°) of die een voertuig aan iemand toevertrouwt (2°), wetend dat deze persoon onder invloed is.

Art. 12

Les peines prévues pour le délit de fuite sont portées au niveau prévu pour les infractions importantes concernant le permis de conduire et pour l'imprégnation alcoolique et au moins 0,8 g par litre de sang, et l'ivresse. On évite ainsi que le contrevenant encourt des peines moins sévères en prenant la fuite.

Art. 13

Le terme « intoxication » est remplacé par le terme « Imprégnation » qui correspond mieux à la réalité scientifique, c'est-à-dire le fait que l'alcool a été absorbé dans le sang.

Art. 14

Le niveau punissable de l'imprégnation alcoolique est fixé pour l'analyse de l'haleine à 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré et pour l'analyse du sang à 0,5 gramme par litre de sang.

Les peines sont augmentées dans le cadre de l'harmonisation des peines citées ci-dessus, pour un niveau d'imprégnation alcoolique d'au moins 0,8 g par litre de sang ou 0,35 mg par litre d'air expiré.

Il n'y a pas de raison médicale justifiant le refus de se soumettre au test de l'haleine ou à l'analyse de l'haleine. Le refus pour motif légitime en ce qui concerne la prise de sang est maintenu.

Art. 15

La mention des « produits hallucinogènes » est supprimée étant donné qu'elle est couverte par le mot « drogue ». Par ailleurs, le terme « médicaments » a été ajouté, car certains médicaments peuvent compromettre gravement la capacité de conduire.

Art. 16

Les peines sont sensiblement augmentées. On accentue l'effet de dissuasion pour la personne qui a déjà été condamnée antérieurement pour imprégnation ou ivresse.

Art. 17

Les peines sont renforcées pour ceux qui incitent ou provoquent d'autres personnes à conduire (1°) ou qui confient un véhicule pour le conduire (2°), tout en sachant que cette personne est sous l'influence de l'alcool.

Art. 18

Artikel 38, § 1 somt de gevallen op waarin de rechter een vervallenverklaring kan uitspreken en in § 2 worden de gevallen vermeld waarin een vervallenverklaring moet worden uitgesproken.

§ 3 legt een geneeskundig onderzoek op wanneer de overtreder binnen de drie jaar een tweede maal wordt veroordeeld voor alcoholopname of dronkenschap.

In het volgende lid wordt gepreciseerd welke houders van een buitenlands rijbewijs vrijgesteld zijn van de examens en onderzoeken in het kader van het herstel in het recht tot sturen, rekening houdend met de Europese reglementering terzake.

Volgens de huidige bepalingen kunnen alle houders van een buitenlands rijbewijs ontsnappen aan de verplichting om de examens af te leggen.

De onderdanen van een lidstaat van de Europese Gemeenschap die zich in België vestigen, mogen gedurende een termijn van een jaar te rekenen vanaf de dag van hun inschrijving in het bevolkings- of vreemdelingenregister van een Belgische gemeente, rijden onder dekking van hun buitenlands nationaal rijbewijs.

De nieuwe tekst heeft tot doel de bepaling betreffende de examens voor herstel in het recht tot sturen, eveneens van toepassing te maken op die buitenlanders die voldoen aan de voorwaarden voor verkrijging van een Belgisch rijbewijs. Alleen de bestuurders in internationaal verkeer zullen niet aan de examens worden onderworpen.

Art. 19

De modaliteiten voor de uitvoering van de vervallenverklaringen moeten zo soepel mogelijk zijn, wat de toekenning van ruimere bevoegdheden aan de Koning op dit gebied rechtvaardigt.

Art. 20 en 21

Aangezien het verval nog alleen betrekking heeft op motorvoertuigen (Artikel 18 van het ontwerp), wordt artikel 41 opgeheven.

Art. 22

De uitvoeringsbepalingen die de Koning zal vaststellen, maken een soepelere aanpassing van de procedure mogelijk, wanneer de lichamelijke ongeschiktheid een einde heeft genomen.

Art. 18

L'article 38, § 1 énumère les cas où le juge peut prononcer une déchéance du droit de conduire et au § 2 sont cités les cas où une déchéance doit être prononcée.

Le § 3 introduit l'obligation d'un examen médical lorsque le contrevenant est condamné une deuxième fois dans les trois ans pour imprégnation alcoolique ou ivresse.

L'alinéa suivant précise par ailleurs quels sont les titulaires d'un permis de conduire étranger dispensés des examens de réintégration compte tenu des règles européennes à ce sujet.

En vertu des dispositions actuelles, tous les titulaires d'un permis étranger peuvent échapper à l'obligation de présenter les examens.

En effet, les ressortissants d'un pays membre de la Communauté européenne qui s'établissent en Belgique, peuvent conduire sous le couvert de leur permis de conduire national étranger pendant une période d'un an, à compter du jour de leur inscription au registre de la population ou au registre des étrangers d'une commune belge.

Le nouveau texte a pour but de rendre applicable la disposition relative aux examens de réintégration dans le droit de conduire, à ces étrangers qui remplissent donc les conditions pour obtenir un permis belge. Seuls les conducteurs en circulation internationale ne seront pas soumis aux examens.

Art. 19

Les modalités d'exécution des déchéances doivent être les plus souples possible, ce qui justifie l'attribution de plus larges pouvoirs au Roi en l'espèce.

Art. 20 en 21

La déchéance ne concernant plus que les véhicules à moteur (Article 18 du projet), l'article 41 est abrogé.

Art. 22

Les modalités d'application que fixera le Roi permettront une adaptation plus souple de la procédure lorsque l'incapacité physique a pris fin.

Art. 23

Artikel 45 wordt in overeenstemming gebracht met de bepaling van artikel 26.

Bovendien beoogt deze bepaling een efficiënte strafmaatregel.

Art. 24

Artikel 46 wordt opgeheven aangezien de nadere regels voor uitvoering van de vervallenverklaringen krachtens artikel 40 in een uitvoeringsbesluit worden opgenomen. Daardoor wordt de schrapping mogelijk van de vermeldingen van verval op de rijbewijzen en de identiteitskaarten. Deze gegevens zijn immers van persoonlijke aard en de vermelding ervan is geenszins gerechtvaardigd. Artikel 38 van het ontwerp voert overigens een artikel 69 in de wet in, waarbij de uitwissing van de vroegere vermeldingen mogelijk wordt gemaakt.

Art. 27

De mogelijkheid tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of van het als zodanig geldend bewijs blijft bestaan in 5 gevallen, rekening houdend met de nieuwe verwijzingen, noodzakelijk ingevolge het wetsontwerp. In het vijfde geval wordt aan de Koning de bevoegdheid verleend om de overtredingen aan te duiden die aanleiding kunnen geven tot de intrekking van het rijbewijs in functie van hun zwaarwichtigheid, meer bepaald wat de snelheidsovertredingen betreft.

Art. 28

De huidige tekst doet afbreuk aan de rechtsbescherming van de bestuurder aangezien geen enkele duur of termijn in verband met de onmiddellijke intrekking is vastgesteld. De nieuwe tekst bepaalt een maximumtermijn voor teruggave van het rijbewijs of van het als zodanig geldend bewijs. Deze termijn kan echter een- of meermaals worden hernieuwd op uitdrukkelijke beslissing van het openbaar ministerie. De betrokkene (of zijn raadsman) moet op zijn verzoek gehoord worden vóór de verlenging van de intrekking. Het document kan vanzelfsprekend ook worden teruggegeven vooraleer de oorspronkelijke termijn verstreken is.

Art. 31

De Procureur des Konings en de krijgsauditeur worden niet meer vermeld aangezien deze magistraten niet zelf de ademtest uitvoeren. De huidige alcotest wordt vervangen door een elektronisch apparaat waarbij de aanwezigheid van alcohol in de uitge-

Art. 23

L'article 45 est mis en concordance avec la disposition de l'article 26.

Par ailleurs, le but de cette disposition est de réprimer efficacement.

Art. 24

L'article 46 est abrogé, les modalités d'exécution des déchéances étant reprises dans un arrêté d'exécution en vertu de l'article 40. Cette abrogation permet la suppression des mentions de déchéance sur les permis de conduire et les cartes d'identité. Ces données revêtent un caractère personnel et leur mention ne se justifie nullement. L'article 38 du projet introduit par ailleurs un article 69 dans la loi, par lequel est prévu l'effacement des mentions antérieures.

Art. 27

La possibilité de retrait immédiat du permis ou du titre qui en tient lieu, reste prévue dans 5 cas, tenant compte des nouvelles références nécessaires en raison du projet de loi.

Dans le cinquième cas le Roi est habilité à désigner les infractions qui peuvent donner lieu au retrait immédiat du permis de conduire en fonction de leur gravité, particulièrement en ce qui concerne les contraventions relatives aux vitesses.

Art. 28

Aucune durée n'étant fixée pour le retrait immédiat, le texte actuel porte atteinte à la protection juridique du conducteur. Le nouveau texte détermine un délai maximum pour la restitution du permis ou du document qui en tient lieu. Ce délai peut toutefois être renouvelé une ou plusieurs fois sur décision expresse du ministère public. L'intéressé (ou son conseil) doit, à sa demande, être entendu avant la prolongation du retrait immédiat. Le document peut évidemment être restitué aussi avant l'expiration du délai initial.

Art. 31

La mention du Procureur du Roi et de l'auditeur militaire a été supprimée, étant donné que ce ne sont pas ces magistrats qui procèdent au test de l'haleine. L'alcotest actuel est remplacé par un appareil électronique qui permet de détecter la présence d'alcool

ademde alveolaire lucht wordt aangegeven. Dit apparaat geeft enkel een aanduiding over het alcohol-opnameniveau. Het biedt bijgevolg niet de mogelijkheid om de overtreding te bewijzen.

De laatste alinea van paragraaf 1 biedt de mogelijkheid om, zonder voorafgaande ademtest, onmiddellijk een ademanalyse uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer de controle op het rijden onder invloed georganiseerd wordt in de nabijheid van een politie- of rijkswachtpost die uitgerust is met een analysetoestel. Deze bepaling maakt het eveneens mogelijk dat draagbare analysetoestellen kunnen gebruikt worden die onmiddellijk op het terrein een meting uitvoeren.

Met het oog op de rechten van de verdediging wordt in paragraaf 3 voorzien dat de gecontroleerde persoon één of meerdere bijkomende analyses kan vragen tot wanneer het resultaat van twee opeenvolgende analyses niet meer bedraagt dan het verschil dat aanvaard wordt in de technische voorschriften betreffende de homologatie van de toestellen bestemd voor de ademanalyse.

Paragraaf 4 schrijft de homologatie van de toestellen voor.

Art. 32

De ademanalyse is verplicht na elke positieve ademtest teneinde de juiste meting van de alcohol-opname te kennen en het bewijs te leveren van de overtreding bepaald in artikel 34 van de wet.

§ 2 heeft betrekking op het tijdelijk rijverbod (3 uur) wanneer het opnameniveau ten minste 0,22 mg/l bedraagt.

§ 3. Indien de alcoholconcentratie ten minste 0,35 mg/l bedraagt, of bij weigering, wordt een rijverbod van 6 uur opgelegd.

§ 4. Hier wordt het geval bedoeld waarin er geen toestellen beschikbaar zijn of wanneer de toestellen niet functioneren; gelet op de schijnbare toestand waarin de persoon zich kan bevinden, moet een preventieve maatregel kunnen worden genomen.

§ 5. Het rijverbod wordt opgeheven voor zover een nieuwe analyse duidelijk heeft gemaakt dat de bestuurder niet meer onder invloed is.

§ 6. De woorden « andere wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de dronkenschap » verwijzen naar de besluitwet van 14.11.1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap.

Art. 33

Het rijbewijs zal teruggegeven worden na verloop van het rijverbod, behalve indien de Procureur des Konings de procedure van de onmiddellijke intrekking toepast.

dans l'air alvéolaire expiré. Cet appareil ne donne que l'indication du niveau d'imprégnation et ne permet donc pas de prouver l'infraction.

Le dernier alinéa du paragraphe 1^{er} donne la possibilité de procéder directement à une analyse sans test de l'haleine préalable. Ce sera le cas par exemple si le contrôle portant sur l'alcool au volant est organisé à proximité d'un bureau de police ou de gendarmerie équipé d'un appareil d'analyse. Cette disposition permet aussi l'usage d'appareils d'analyse qui seraient transportables et qui permettraient d'assurer directement l'analyse sur le terrain.

Afin de sauvegarder les droits de la défense, il est prévu au paragraphe 3 que la personne contrôlée peut solliciter une ou plusieurs analyses supplémentaires jusqu'à ce que le résultat de deux analyses successives ne soit pas supérieur à la différence admise dans les prescriptions techniques relatives à l'homologation des appareils destinés à l'analyse de l'haleine.

Le § 4 prescrit l'homologation des appareils.

Art. 32

L'analyse de l'haleine est obligatoire après tout test de l'haleine positif afin de connaître la mesure exacte de l'imprégnation alcoolique et d'établir la preuve de l'infraction prévue à l'article 34 de la loi.

Le § 2 vise l'interdiction temporaire de conduire (3 heures) lorsque le niveau d'imprégnation est d'au moins 0,22 mg/l.

§ 3. Si la concentration d'alcool est d'au moins 0,35 mg/l, ou en cas de refus, une interdiction de conduire de 6 heures est imposée.

§ 4. Il s'agit du cas où il n'y a pas d'appareils disponibles ou lorsque l'appareil n'est pas en état de fonctionner; vu l'état apparent de la personne, il s'impose de prendre une mesure préventive.

§ 5. L'interdiction de conduire est levée pour autant qu'une nouvelle analyse de l'haleine a démontré que le conducteur n'est plus sous l'influence de l'alcool.

§ 6. Par les mots « autres dispositions légales relatives à l'ivresse », on vise notamment l'arrêté loi du 14.11.1939 relatif à la répression de l'ivresse.

Art. 33

Le permis de conduire sera restitué à la fin de l'interdiction de conduire sauf si le Procureur du Roi applique la procédure du retrait immédiat.

Art. 34

De vaststelling van overtredingen door middel van automatische toestellen wordt mogelijk gemaakt.

Art. 35

Deze bepaling stelt de gevallen vast waarin de bloedproef verplicht is.

Art. 36

In geval van overtreding van artikel 34, § 1 (alcoholgehalte tussen 0,5 g en 0,8 g per liter bloed), wordt, in het kader van de bestaande regeling van het eventueel verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom, de verplichting opgelegd om de inning van een bepaalde geldsom voor te stellen. Weigert de overtreder het voorstel tot onmiddellijke inning, dan wordt de normale gerechtelijke procedure gevolgd.

Het bedrag van de onmiddellijke inning zal gelijk zijn aan de minimumboete, die voor de overtreding is bepaald (25 fr), vermeerderd met de opdecimen.

Art. 37

De verjaringstermijn voor de strafvordering inzake vluchtmisdrijf, alcoholopname of dronkenschap wordt op 3 jaar gebracht.

Deze wijziging wordt ingevoerd opdat de dader van deze ernstige overtredingen door de werking van de verjaring niet zou kunnen ontsnappen aan enige bestraffing.

Art. 38

Deze bepaling maakt het mogelijk de schrapping te regelen van vervallenverklaringen die, vóór de inwerkingtreding van deze wet, op de identiteitskaart en op het rijbewijs werden vermeld.

Art. 39

In de wet van 21 juni 1985 worden bij het begin van artikel 1, § 1, de woorden « Met het oog op de verkeersveiligheid en ter bevordering van een rationeel energiegebruik » geschrapt. Gelet op het feit dat de technische reglementering niet uitsluitend betrekking heeft op deze doelstellingen, is het aangewezen er niet meer naar te verwijzen.

Artikel 1, § 1, tweede lid wordt aangevuld met de omschrijving van twee essentiële erkenningsvoor-

Art. 34

La constatation des infractions au moyen d'appareils automatiques est rendue possible.

Art. 35

Cette disposition détermine les cas dans lesquels la prise de sang est obligatoire.

Art. 36

Dans le cadre de la réglementation actuelle, relative à l'extinction éventuelle de l'action publique moyennant le paiement d'une somme, on introduit l'obligation de proposer le paiement d'une somme déterminée, en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er} (taux d'alcool compris entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang). Si le contrevenant n'accepte pas la proposition de paiement immédiat, la procédure judiciaire normale est d'application.

Le montant de la perception immédiate sera égal à l'amende minimale, prévue pour cette infraction (25 fr), majorée des décimes additionnels.

Art. 37

Le délai de prescription de l'action publique en matière de délit de fuite, d'imprégnation alcoolique ou d'ivresse est porté à 3 ans.

Cette modification est introduite afin que l'auteur de ces infractions importantes ne puisse échapper aux sanctions de loi par le jeu de la prescription.

Art. 38

Cette disposition permettra de régler la suppression des échéances mentionnées sur les cartes d'identité et permis de conduire avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 39

Dans la loi du 21 juin 1985, au début de l'article 1^{er}, § 1^{er}, les mots « En vue d'assurer la sécurité routière et de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie » sont supprimés. Compte tenu du fait que le règlement technique n'a pas exclusivement trait à ces matières, il est indiqué de ne plus y faire référence.

L'article 1^{er}, § 1^{er}, deuxième alinéa est complété par la stipulation de deux conditions essentielles d'agrée-

waarden, waaraan de instellingen, aan wie de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen wordt toevertrouwd, moeten voldoen.

Art. 40

In artikel 2 van dezelfde wet wordt de Koning eveneens gemachtigd om een systeem van administratieve boetes in te voeren ter naleving van de wettelijke voorschriften inzake de erkenningsvoorwaarden, waaraan de organismen voor technische controle moeten voldoen. Bepaalde administratieve maatregelen kunnen slechts worden genomen na advies van een paritair samengestelde commissie.

De procedure van gerechtelijke vervolging wordt nader omschreven.

tion auxquelles doivent répondre les organismes, qui sont chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Art. 40

Al'article 2 de la même loi, pouvoir est donné au Roi d'instaurer un système d'amendes administratives visant à assurer le respect des dispositions réglementaires de conformité des véhicules, ainsi que les conditions d'agrément auxquelles doivent répondre les organismes de l'inspection automobile. Certaines mesures administratives ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire.

La procédure relative aux poursuites judiciaires est ensuite décrite.

VOORONTWERP
van wet onderworpen aan het advies
van de Raad van State

**Voorontwerp van wet 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**

Artikel 1

In artikel 21 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, worden, in de Franse tekst, de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

Art. 2

Het opschrift van Hoofdstuk II van Titel III van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :
« HOOFDSTUK II. — Afgifte en Stage ».

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) § 1, 2° wordt vervangen door de volgende bepaling :
« 2° geslaagd zijn voor een praktisch examen waarvan de inhoud en de nadere regelen door de Koning worden bepaald; »;
- 2) in § 1 wordt het tweede lid van 3° opgeheven;
- 3) in § 1 wordt 4° vervangen door de volgende bepaling :
« 4° geslaagd zijn voor een theoretisch examen waarvan de inhoud en de nadere regelen door de Koning worden bepaald; »;
- 4) een § 3 wordt toegevoegd, luidend als volgt :
« § 3. 1° De Koning bepaalt de nadere regelen inzake scholing in het besturen van motorvoertuigen;
2° 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. ».

Art. 4

Artikel 24 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. De Koning kan bij een in Ministerraad overgelegd besluit, gedurende een stageperiode die aanvangt bij de afgifte van het rijbewijs en waarvan Hij de duur bepaalt, bijzondere maatregelen voorschrijven voor de nieuwe houders van een rijbewijs. Gedurende deze periode kan Hij onder meer andere toepassingsregels voorschrijven voor de in artikel 25 voorziene voorschriften. ».

AVANT- PROJET
de loi soumis à l'avis
du Conseil d'Etat

**Avant-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**

Article 1^{er}

A l'article 21 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 2

L'intitulé du Chapitre II du Titre III de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :
« CHAPITRE II. — Délivrance et Stage ».

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) le § 1^{er}, 2° est remplacé par la disposition suivante :
« 2° avoir réussi un examen pratique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi; »;
- 2) au § 1^{er}, le deuxième alinéa du 3° est abrogé;
- 3) au § 1^{er}, le 4° est remplacé par la disposition suivante :
« 4° avoir réussi un examen théorique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi; »;
- 4) il est ajouté un § 3, rédigé comme suit :
« § 3. 1° Le Roi détermine les modalités de l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur;
2° Le Roi arrête les conditions auxquelles les écoles de conduite de véhicules à moteur doivent satisfaire pour l'accomplissement des tâches qu'Il détermine. ».

Art. 4

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

« Art. 24. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prescrire des mesures particulières pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, pendant une période de stage prenant cours à la délivrance du permis de conduire et dont Il fixe la durée. Il peut notamment prévoir, pour cette période, des modalités d'application différentes pour les mesures prévues par l'article 25. ».

Art. 5

Hoofdstuk III van dezelfde Titel van dezelfde wet, bevattende artikel 25, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK III. — Rijbewijs met punten.

Art. 25. § 1. De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit :

1) bij de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, een centraal bestand instellen van de door Hem aangewezen overtredingen van deze wet en van de zware overtredingen bedoeld bij artikel 29, begaan door bestuurders van motorvoertuigen. Hij bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en schrapping van deze overtredingen die het voorwerp moeten geweest zijn hetzij van een betaling voorgesteld door het openbaar ministerie, hetzij van een betaling wegens overtreding van artikel 34, § 1, hetzij van een in kracht van gewijsde gegane veroordeling.

Deze overtredingen worden automatisch geschrapt wanneer gedurende een periode en volgens de nadere regels die Hij bepaalt, geen overtreding bedoeld in dit lid wordt vastgesteld;

2) aan elke overtreding bedoeld onder 1° een aantal punten toekennen, vastgesteld in functie van de zwaarwichtigheid ervan;

3) ten opzichte van de bestuurders die het door Hem bepaalde aantal punten bereikt hebben, preventieve of educatieve maatregelen bepalen evenals een opschorting van het recht tot sturen voor de duur en volgens de nadere regelen die Hij bepaalt; de duur van de opschorting mag evenwel niet meer bedragen dan één jaar.

§ 2. De gegevens van het centraal bestand bedoeld onder § 1, 1°, 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.

Eenieder kan, onder de door de Koning vastgestelde voorwaarden en alleen omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van dit bestand bekomen. »

Art. 6

Het opschrift van Hoofdstuk IV van dezelfde Titel van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK IV. — Bijzondere regels. ».

Art. 7

In artikel 27 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden « artikelen 23, 24 en 26 » vervangen door de woorden « de artikelen van deze Titel ».

Art. 8

In artikel 29, derde lid van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 5

Le Chapitre III du même Titre de la même loi, comprenant l'article 25, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE III. — Permis de conduire à points.

Art. 25. § 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1) instaurer, auprès du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, un fichier central des infractions à la présente loi, qu'il désigne, ainsi que les infractions graves, visées à l'article 29, commises par les conducteurs de véhicules à moteur. Il détermine les modalités d'inscription et de radiation de ces infractions, qui doivent avoir fait l'objet soit d'un paiement proposé par le ministère public, soit d'un paiement du chef d'infraction à l'article 34, § 1, soit d'une condamnation passée en force de chose jugée.

Ces infractions sont automatiquement effacées, lorsque, pendant une période et selon les modalités déterminées par Lui, aucune infraction visée par le présent alinéa n'a été constatée.

2) attribuer à chaque infraction visée au 1° un nombre de points déterminé en fonction de sa gravité;

3) déterminer, à l'égard des conducteurs qui atteignent le nombre de points fixé par Lui, des mesures préventives ou éducatives ainsi qu'une suspension du droit de conduire pour la durée et selon les modalités qu'il détermine; la durée de la suspension ne peut toutefois excéder un an.

§ 2. Les données du fichier central visé au § 1^{er}, 1°, 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.

Toute personne peut, aux conditions déterminées par le Roi et uniquement pour les données qui la concernent, obtenir un extrait de ce fichier. ».

Art. 6

L'intitulé du Chapitre IV du même Titre de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE IV. — Règles particulières. ».

Art. 7

A l'article 27 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « articles 23, 24 et 26 » sont remplacés par les mots « articles du présent Titre ».

Art. 8

A l'article 29, alinéa 3, de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 9

Artikel 30 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 30, § 1. — Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 250 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die :

1) een motorvoertuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig, of van het als dusdanig geldend bewijs;

2) een motorvoertuig bestuurt terwijl het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig of het als dusdanig geldend bewijs, hem met toepassing van artikel 55 is ontnomen;

3) een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs of van een als dusdanig geldend bewijs te bekomen; in dit geval wordt het verkregen document in beslag genomen en de verbeurdverklaring ervan wordt uitgesproken in geval van veroordeling;

4) een motorvoertuig bestuurt terwijl hij lijdt aan een van de lichaamsgebreken of aandoeningen, door de Koning bepaald overeenkomstig artikel 23, § 1, 3° of indien hij niet voldaan heeft aan het geneeskundig onderzoek, door de Koning opgelegd in de gevallen die Hij bepaalt;

§ 2. — Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die :

1) een overtreding heeft begaan op de bepalingen, door de Koning vastgesteld krachtens artikel 23, § 3, 1°, ofwel als bestuurder, ofwel als persoon die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

2) met het oog op de scholing in het sturen, een persoon begeleidt die in overtreding is met de bepalingen van 1);

3) een overtreding heeft begaan op de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 24. ».

Art. 10

In artikel 31 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1) in het eerste lid van de Franse tekst worden de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur »;

2) in lid 2 worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 11

In artikel 32 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

Art. 12

In artikel 33 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1) In § 1 worden de woorden « van acht dagen tot twee maanden en met geldboete van 100 frank tot 1 000 frank » vervangen door de woorden « van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 250 frank tot 2 000 frank »;

Art. 9

L'article 30 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 30, § 1^{er}. — Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 250 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque :

1) conduit un véhicule à moteur sans être titulaire du permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou du titre qui en tient lieu;

2) conduit un véhicule à moteur alors que le permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou le titre qui en tient lieu lui a été retiré par application de l'article 55;

3) a fait une fausse déclaration en vue d'obtenir un permis de conduire ou un titre qui en tient lieu; dans ce cas, le document obtenu est saisi et la confiscation en est prononcée en cas de condamnation;

4) conduit un véhicule à moteur alors qu'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 23, § 1^{er}, 3°, ou qu'il n'a pas satisfait à l'examen médical imposé par le Roi dans les cas qu'il détermine;

§ 2. — Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque :

1) a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 23, § 3, 1°, soit comme conducteur, soit comme personne accompagnant un conducteur en vue de l'apprentissage;

2) accompagne, en vue de l'apprentissage de la conduite, une personne en infraction aux dispositions du 1);

3) a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 24. ».

Art. 10

À l'article 31 de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1) à l'alinéa 1^{er} du texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur »;

2) à l'alinéa 2, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 11

À l'article 32 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 12

À l'article 33 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, sont apportées les modifications suivantes :

1) au § 1^{er}, les mots « de huit jours à deux mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à six mois et d'une amende de 250 francs à 2 000 francs »;

2) in § 2 worden de woorden « van acht dagen tot twee jaar en met geldboete van 200 frank tot 5 000 frank » vervangen door de woorden « van vijftien dagen tot twee jaar en met geldboete van 500 frank tot 5 000 frank ».

Art. 13

Het opschrift van Hoofdstuk V van Titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

« Hoofdstuk V. — Alcoholopname en dronkenschap ».

Art. 14

Artikel 34 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 34, § 1. — Met gevangenisstraf van één dag tot één maand en met geldboete van 25 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed.

§ 2. — Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 250 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft :

1) hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft;

2) hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, gedurende de tijd dat dit hem krachtens artikel 60 verboden is;

3) hij die geweigerd heeft zich te onderwerpen aan de ademtest, bedoeld in artikel 59, of aan de ademanalyse, bedoeld in de artikelen 59 en 60, of, zonder wettige reden, geweigerd heeft het in artikel 63 bedoelde bloedmonster te laten nemen;

4) hij die het rijbewijs of het als dusdanig geldend bewijs waarvan hij houder is, in de gevallen bedoeld in artikel 61, niet heeft afgegeven, of het ingehouden voertuig of rijdier heeft bestuurd of geleid. ».

Art. 15

Artikel 35 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 35. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 250 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat o.m. tengevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen. »

2) au § 2, les mots « de huit jours à deux ans et d'une amende de 200 francs à 5 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à deux ans et d'une amende de 500 francs à 5 000 francs ».

Art. 13

L'intitulé du Chapitre V du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« Chapitre V. — Imprégnation alcoolique et ivresse ».

Art. 14

L'article 34 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 34, § 1^{er}. — Est puni d'un emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 25 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieur à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme.

§ 2. — Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 250 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement :

1) quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,8 gramme par litre de sang;

2) quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage pendant le temps où cela lui a été interdit en vertu de l'article 60;

3) quiconque s'est refusé au test de l'haleine prévu à l'article 59 ou à l'analyse de l'haleine, prévue aux articles 59 et 60, ou, sans motif légitime, au prélèvement sanguin prévu à l'article 63;

4) quiconque, dans les cas prévus à l'article 61, n'a pas remis le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu dont il est titulaire ou a conduit le véhicule ou la monture retenu. ».

Art. 15

L'article 35 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 35. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 250 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors qu'il se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments. »

Art. 16

Artikel 36 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 34 of artikel 35 de bepaling van artikel 34, § 1 binnen drie jaar opnieuw overtreedt.

Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van 500 frank tot 5 000 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 34, § 2 of artikel 35, deze bepalingen binnen drie jaar opnieuw overtreedt.

In geval van nieuwe herhaling binnen drie jaar na de tweede veroordeling, kunnen de hierboven bepaalde gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld. »

Art. 17

Artikel 37 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 37. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 250 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft :

1) hij die een persoon waarvan men redelijkerwijze kan vermoeden dat hij in overtreding is met artikel 34, § 2, 1° of die zich schijnbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, aanzet of uitdaagt tot het besturen van een voertuig, het geleiden van een rijdier of tot het begeleiden met het oog op de scholing;

2) hij die aan een persoon waarvan men redelijkerwijze kan vermoeden dat hij in overtreding is met artikel 34, § 2, 1° of die zich schijnbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, een voertuig toevertrouwt om te besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijdier toevertrouwt. »

Art. 18

Artikel 38 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juni 1975 en 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 38. § 1. De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken :

1) indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 1, 34, § 2 of 35;

2) indien hij veroordeelt wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader en de veroordeling wordt uitgesproken wegens doding of verwonding;

3) indien hij veroordeelt wegens een van de zware overtredingen bedoeld in artikel 29;

4) indien hij veroordeelt wegens enige overtreding van deze wet en van de reglementen genomen ter uitvoering ervan en de schuldige binnen het jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld;

5) indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 30, § 1 of 48, 2°;

De vervallenverklaringen uitgesproken krachtens deze paragraaf bedragen ten minste acht dagen en ten hoogste

Art. 16

L'article 36 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

« Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, après une condamnation par application de l'article 34, § 1^{er} ou de l'article 35 commet, dans les trois années, une nouvelle infraction à la disposition de l'article 34, § 1^{er}.

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 francs à 5 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, après une condamnation par application de l'article 34, § 2 ou de l'article 35, commet, dans les trois années, une nouvelle infraction à une de ces dispositions.

En cas de nouvelle récidive dans les trois années depuis la deuxième condamnation, les peines d'emprisonnement et d'amende prévues ci-dessus peuvent être doublées. »

Art. 17

L'Article 37 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 37. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 250 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement:

1) quiconque incite ou provoque à conduire un véhicule ou une monture ou à accompagner en vue de l'apprentissage, une personne dont on peut raisonnablement présumer qu'elle est en infraction à l'article 34, § 2, 1° ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35;

2) quiconque confie un véhicule en vue de la conduite ou en vue de l'accompagnement pour l'apprentissage, ou une monture, à une personne dont on peut raisonnablement présumer qu'elle est en infraction à l'article 34, § 2, 1° ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35. »

Art. 18

L'article 38 de la même loi, modifié par les lois des 9 juin 1975 et 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 38. § 1^{er}. Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur :

1) s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2 ou 35;

2) s'il condamne du chef d'accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur et que la condamnation est infligée pour cause d'homicide ou de blessures;

3) s'il condamne du chef d'une des infractions graves visées à l'article 29;

4) s'il condamne du chef d'une infraction quelconque à la présente loi et aux règlements pris en exécution de celle-ci et que, dans l'année précédant l'infraction, le coupable a encouru trois condamnations dudit chef;

5) s'il condamne du chef d'infraction aux articles 30, § 1^{er} ou 48, 2°;

Les déchéances prononcées en vertu du présent paragraphe seront de huit jours au moins et de cinq ans au plus; elles

vijf jaar; zij kunnen evenwel uitgesproken worden voor een periode van meer dan vijf jaar of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar vóór de overtreding bedoeld in 5°, veroordeeld is wegens dezelfde overtreding.

§ 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, § 1, 34, § 2 of 35 en dat binnen de drie jaar vóór de overtreding, de schuldige veroordeeld is wegens die overtredingen

- indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 2 of 48, 1°.

§ 3. De rechter kan het herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor een of meerdere van de hiernavermelde examens en onderzoeken :

1. een theoretisch examen;
2. een praktisch examen;
3. een geneeskundig onderzoek;
4. een psychologisch onderzoek.

De rechter moet het geneeskundig onderzoek bedoeld in deze paragraaf, opleggen indien de schuldige een tweede maal veroordeeld wordt wegens overtreding van de artikelen 34, § 2 of 35 binnen een termijn van drie jaar.

De examens en onderzoeken bedoeld in deze paragraaf zijn niet van toepassing op de houders van een buitenlands rijbewijs die niet voldoen aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen. »

Art. 19

Artikel 40 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 40. — De Koning bepaalt de regels voor het ingaan van de vervallenverklaringen die als straf zijn uitgesproken alsook de nadere regels voor de uitvoering ervan. ».

Art. 20

Artikel 41 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 21

In artikel 42 van dezelfde wet worden de woorden « voertuig of een luchtschip of tot het geleiden van een rijder » vervangen door « motorvoertuig ».

Art. 22

Artikel 44 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 44. — Hij die wegens lichamelijke ongeschiktheid van het recht tot sturen vervallen is verklaard, kan, indien aan zijn ongeschiktheid een einde is gekomen, van dit verval ontheven worden volgens de nadere regels door de Koning bepaald. ».

peuvent toutefois être prononcées pour une période supérieure à cinq ans ou à titre définitif, si, dans les trois ans précédant l'infraction visée au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef de la même infraction.

§ 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, § 1^{er}, 34, § 2 ou 35 et que dans les trois années précédant l'infraction, le coupable a déjà encouru une condamnation du chef de ces infractions

- s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 2 ou 48, 1°.

§ 3. Le juge peut subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait à un ou plusieurs des examens cités ci-après :

1. un examen théorique;
2. un examen pratique;
3. un examen médical;
4. un examen psychologique.

Le juge doit imposer l'examen médical visé au présent paragraphe lorsque le coupable encourt une deuxième condamnation du chef d'infraction aux articles 34, § 2 ou 35 dans un délai de trois ans.

Les examens prévus par le présent paragraphe ne sont pas applicables aux titulaires d'un permis de conduire étranger qui ne répondent pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge. »

Art. 19

L'article 40 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 40. — Le Roi détermine les règles de prise de cours des déchéances prononcées à titre de peine ainsi que les modalités de leur exécution. ».

Art. 20

L'article 41 de la même loi est abrogé.

Art. 21

A l'article 42 de la même loi, les mots « un véhicule, un aéronef ou une monture » sont remplacés par les mots « un véhicule à moteur ».

Art. 22

L'article 44 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 44. — Celui qui a été déchu du droit de conduire pour incapacité physique peut être relevé de sa déchéance, lorsque son incapacité a pris fin, selon les modalités déterminées par le Roi. ».

Art. 23

Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 45. — De rechter kan het verval van het recht tot sturen beperken tot de categorieën van voertuigen die hij aangeeft overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning krachtens artikel 26.

Het verval moet ten minste betrekking hebben op de categorie van voertuigen waarmee de overtreding die aanleiding heeft gegeven tot het verval, werd begaan. ».

Art. 24

Artikel 46 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 25

In artikel 48 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « acht dagen » worden vervangen door de woorden « vijftien dagen »;

2° het 1° wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 1° een motorvoertuig bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, spijs het tegen hem uitgesproken verval of de opschorting van het recht tot sturen opgelegd overeenkomstig artikel 25, § 1, 3°; ».

3° in 2° worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

Art. 26

In artikel 51 van dezelfde wet worden de woorden « artikel 38, § 2 », vervangen door de woorden « artikel 38, § 1, 5° of § 2, wegens overtreding van artikel 48, 1° ».

Art. 27

In artikel 55 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° De inleidende zin alsook het 1° worden vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 55. — Het rijbewijs of het als dusdanig geldend bewijs kan onmiddellijk worden ingetrokken :

1° in de gevallen bedoeld in artikel 60, §§ 3 en 4; »;

2° in 4° worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur »;

3° het 5° wordt vervangen door de volgende bepaling :

« indien de bestuurder, in de eventueel door de Koning bepaalde omstandigheden, een van de overtredingen begaat bedoeld in artikel 29, § 1, lid 1. »;

4° in lid 2 worden de woorden « bedoeld onder 1° en 4° » vervangen door de woorden « bedoeld onder de bepalingen opgenomen in 1° of onder 4° »;

5° in lid 4 worden de woorden « bedoeld in lid 1, 1° en in lid 2 » vervangen door de woorden « bedoeld onder de bepalingen opgenomen in lid 1, 1° of onder lid 2 »;

Art. 23

L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 45. — Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux catégories de véhicules qu'il indique conformément aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 26.

La déchéance doit cependant s'appliquer au moins à la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction qui a donné lieu à la déchéance a été commise. ».

Art. 24

L'article 46 de la même loi est abrogé.

Art. 25

À l'article 48 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, sont apportées les modifications suivantes :

1° Les mots « huit jours » sont remplacés par les mots « quinze jours »;

2° le 1° est remplacé par la disposition suivante :

« 1° conduit un véhicule à moteur ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage en dépit de la déchéance prononcée contre lui ou de la suspension du droit de conduire imposée conformément à l'article 25, § 1^{er}, 3°; ».

3° au 2°, texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 26

À l'article 51 de la même loi les mots « article 38, § 2 » sont remplacés par les mots « article 38, § 1^{er}, 5° ou § 2, du chef d'infraction à l'article 48, 1° ».

Art. 27

À l'article 55 de la même loi, modifié par les lois du 9 juillet 1976 et du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1° la phrase liminaire ainsi que le 1° sont remplacés par la disposition suivante :

« Art. 55. — Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu peut être retiré immédiatement :

1° dans les cas visés à l'article 60, §§ 3 et 4; »;

2° au 4°, texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur »;

3° le 5° est remplacé par la disposition suivante :

« si le conducteur a commis, dans les circonstances éventuellement déterminées par le Roi, une des infractions visées à l'article 29, § 1^{er}, alinéa 1^{er}. »;

4° à l'alinéa 2, les mots « visés au 1° ou 4° » sont remplacés par les mots « visés par les dispositions reprises au 1° ou par le 4° »;

5° à l'alinéa 4, les mots « visée au premier alinéa, 1°, ou au deuxième alinéa » sont remplacés par les mots « visée par les dispositions reprises au 1^{er} alinéa, 1° ou par le deuxième alinéa »;

Art. 28

Artikel 56 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 56. — Het rijbewijs of het als dusdanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden.

Het moet worden teruggegeven :

1° na 15 dagen, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt; deze beslissing kan eenmaal of meermalen hernieuwd worden;

2° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt;

3° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat. ».

Art. 29

In artikel 58, lid 2, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 30

Het opschrift van Hoofdstuk IX van Titel IV, van dezelfde wet, wordt vervangen door het volgende opschrift :

« HOOFDSTUK IX. — Alcoholopname : ademtest, adem-analyse en tijdelijk verbod tot sturen. ».

Art. 31

Artikel 59 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 59. § 1. — De officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings en van de krijgsauditeur, het personeel van de rijkswacht alsook de ambtenaren en beambten van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft :

1) aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is;

2) aan ieder die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

3) aan ieder die aanstalten maakt om op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen.

§ 2. — De overheidsagenten bedoeld in § 1, kunnen in dezelfde omstandigheden, zonder voorafgaande ademtest, een ademanalyse opleggen, die erin bestaat te blazen in een toestel dat de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht meet. In dit geval kan de persoon aan wie deze analyse werd opgelegd, vragen dat een tweede analyse zou uitgevoerd worden; bij eventueel verschillend resultaat wordt de laagste meting in aanmerking genomen.

Art. 28

L'article 56 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 56. — Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire.

Il est obligatoirement restitué :

1° après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours; cette décision peut être renouvelée une ou plusieurs fois;

2° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire;

3° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire. ».

Art. 29

A l'article 58, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 30

L'intitulé du Chapitre IX du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE IX. — Imprégnation alcoolique : test de l'haleine, analyse de l'haleine et interdiction temporaire de conduire. ».

Art. 31

L'article 59 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 59. § 1^{er}. — Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi et de l'auditeur militaire, le personnel de la gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré :

1) à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;

2) à toute personne qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;

3) à toute personne qui, dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture.

§ 2. — Les agents de l'autorité visés au § 1^{er} peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré. Dans ce cas, la personne à laquelle cette analyse est imposée peut demander qu'il soit procédé à une seconde analyse; il est tenu compte, en cas de différence éventuelle de résultat, de la mesure la plus basse.

§ 3. — De toestellen gebruikt voor de ademtest en voor de ademanalyse moeten gehomologeerd zijn, op kosten van de aanvragers, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning die bovendien de bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kan vaststellen. ».

Art. 32

Artikel 60 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 60. § 1. — Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van meer dan 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 2. — Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of het geleiden van een rijdier is verboden aan iedere persoon die een voertuig bestuurde of een rijdier geleidde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van drie uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1) wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

2) wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft;

§ 3. — Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of het geleiden van een rijdier is verboden aan ieder persoon die een voertuig bestuurde of een rijdier geleidde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van zes uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1) wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet;

2) wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

3) ingeval van weigering van de ademtest of van de ademanalyse;

§ 4. — Wanneer, wegens een andere reden dan de weigering, noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, zich schijnbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2 of in de toestand bedoeld in artikel 35, dan is het hem verboden voor de duur van zes uren, te rekenen vanaf de vaststelling, op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen of een bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing.

§ 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 onder de §§ 3 en 4, een nieuwe ademanalyse opgelegd.

In geval deze ademanalyse 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 vanaf de nieuwe ademanalyse of de weigering.

In geval evenwel deze ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan

§ 3. — Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des demandeurs, conformément aux dispositions arrêtées par le Roi, qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation de ces appareils. ».

Art. 32

L'article 60 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 60. § 1^{er}. — Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 2. — La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de trois heures à compter de la constatation :

1) lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

2) lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme;

§ 3. — La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de six heures à compter de la constatation :

1) lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

2) lorsqu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air expiré;

3) en cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine;

§ 4. — Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2 ou dans l'état visé à l'article 35, il lui est interdit, pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un véhicule ou une monture dans un lieu public ou d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage.

§ 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 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 ou du refus.

Toutefois, au cas où l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au

0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht wordt het verbod tot sturen of begeleiden verlengd met een periode van drie uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse.

§ 6. — De bepalingen van dit artikel doen geen afbreuk aan de toepassing van andere wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de openbare dronkenschap.

§ 7. — De overheidsagenten bedoeld in artikel 59, § 1, zijn belast met de toepassing van dit artikel. ».

Art. 33

Artikel 61 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« Na het verstrijken van de termijn bedoeld in artikel 60, wordt het rijbewijs of het als dusdanig geldend bewijs niet teruggegeven indien artikel 55 wordt toegepast. ».

Art. 34

Lid 1 en 2 van artikel 62 van dezelfde wet worden vervangen door de volgende bepalingen :

« De overheidsagenten aangeduid door de Koning om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan stellen de overtredingen vast van deze bepalingen door processen-verbaal, die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet bewezen is.

Deze vaststellingen mogen, zelfs zo de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van de overtreding, gebaseerd zijn op materiële bewijselementen zoals foto's die door automatisch functionerende toestellen gegeven worden.

Deze toestellen mogen slechts worden aangewend volgens de nadere regels die door de Koning worden bepaald.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de overtreder gezonden binnen de acht dagen na de vaststelling.

Art. 35

Artikel 63 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 63, § 1. De in artikel 59, § 1, bedoelde overheidsagenten moeten de in 1° en 2° van dezelfde paragraaf bedoelde personen verplichten een bloedmonster te laten nemen door een daartoe opgevoerde geneesheer :

1) ingeval de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht en een ademanalyse niet uitgevoerd kan worden;

2) ingeval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden en betrokkene zich schijnbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2 of in de toestand bedoeld in artikel 35.

§ 2. De kosten van het nemen van het monster en van de bloedanalyse komen ten laste van de onderzochte persoon, indien de overtreding voorzien in artikel 34, § 2 bewezen is. ».

Art. 36

Artikel 65, § 1, lid 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, wordt aangevuld door de volgende bepaling :

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.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions légales relatives à la répression de l'ivresse publique.

§ 7. — Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, sont chargés de l'application du présent article. ».

Art. 33

L'article 61 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est complété par la disposition suivante :

« A l'expiration du délai visé à l'article 60, le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu n'est pas restitué lorsqu'il est fait application de l'article 55. ».

Art. 34

Les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 62 de la même loi sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions à ces dispositions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire.

Ces constatations peuvent, même si le verbalisant n'était pas présent sur les lieux de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels, tels que des photographies, fournis par des appareils fonctionnant automatiquement.

Ces appareils ne peuvent être utilisés que conformément aux modalités fixées par le Roi.

Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les huit jours de la constatation.

Art. 35

L'article 63 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 63, § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, doivent imposer aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet :

1) au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 mg et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

2) au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2, ou dans l'état visé à l'article 35.

§ 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, § 2, est établie. ».

Art. 36

L'article 65, § 1^{er}, alinéa 1^{er} de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, est complété par la disposition suivante :

« Het voorstel tot inning van een som is daarenboven verplicht in geval van overtreding van artikel 34, § 1. ».

Art. 37

Artikel 68 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 68. De strafvordering voortspruitende uit een overtreding tegen deze wet alsmede tegen de besluiten genomen ter uitvoering ervan, verjaart door verloop van een jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan; deze termijn bedraagt evenwel drie jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan voor overtredingen van artikel 30, § 1, 33, 34, § 2 en 35. ».

Art. 38

Dezelfde wet wordt aangevuld met een titel VI, luidend als volgt :

« Titel VI. Allerlei bepalingen.

Art. 69. De Koning bepaalt de nadere regels inzake schrapping van de vermeldingen betreffende de vervallen-verklaringen van het recht tot sturen die, krachtens vroegere wettelijke bepalingen, voorkomen op de identiteits-kaarten, de als dusdanig geldende bewijzen alsook op de rijbewijzen. ».

Art. 39

Artikel 1, § 1, laatste lid 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, wordt vervangen door de hiernavolgende bepaling :

« Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren en op hun bijdrage tot de financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen. ».

Art. 40

Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of :

— de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type;

— de instellingen, waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen werd toevertrouwd, voldoen aan de gestelde erkenningsvoorwaarden.

Hij kan, met inachtneming van de rechten van de verdediging, de administratieve maatregelen bepalen die eventueel toepassing vinden. Tot die maatregelen kunnen

« La proposition de paiement d'une somme est en outre obligatoire en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}. »

Art. 37

L'article 68 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 68. L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise; ce délai est toutefois de trois ans, à dater du jour où l'infraction a été commise, pour les infractions aux articles 30, § 1^{er}, 33, 34, § 2 et 35. ».

Art. 38

La même loi est complétée par un titre VI, rédigé comme suit :

« Titre VI. Dispositions diverses

Art. 69. Le Roi règle les modalités de radiation des mentions relatives aux déchéances du droit de conduire qui, en vertu de dispositions légales antérieures, figurent sur les cartes d'identité, les titres qui en tiennent lieu ainsi que les permis de conduire. ».

Art. 39

L'article 1^{er}, §1^{er}, dernier alinéa de 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, est remplacé par la disposition suivante :

« Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'entièreté du territoire et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière. ».

Art. 40

L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Le Roi fixe les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si :

— les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont conformes avec le type agréé ou homologué;

— les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées.

Il peut déterminer, dans le respect des droits de la défense, les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent consister en amendes admi-

administratieve boetes, waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem worden bepaald, of de intrekking van de erkenning of van de goedkeuring behoren.

Er kan beroep aangetekend worden bij de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, die gemachtigd is om, volgens door de Koning vast te leggen voorwaarden, na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en, naargelang van het geval, uit vertegenwoordigers van de nijverheid of bovengenoemde instellingen, uitspraak te doen over elke maatregel genomen op basis van dit artikel.

De Minister kan een rechterlijke vervolging instellen teneinde het uit de handel en in voorkomend geval het uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren te gelasten. ».

Art. 41

De Koning stelt de datum vast van inwerkingtreding van elk van de bepalingen van deze wet.

nistratives, dont le montant et les modalités sont fixés par Lui, ou impliquer le retrait de l'agrément ou de l'homologation.

Un droit de recours est ouvert auprès du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions qui décide, selon des conditions à déterminer par le Roi, pour toute mesure prise sur base du présent article, après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et, selon le cas, de membres de l'industrie ou d'organismes de contrôle technique.

Le Ministre peut intenter une action en justice en vue d'ordonner le retrait de la vente et éventuellement de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité. ».

Art. 41

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 16 oktober door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « 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 », heeft op 18 oktober 1989 het volgend advies gegeven :

Binnen de korte termijn die hem is toegemeten, moet de Raad van State er zich toe bepalen de volgende opmerkingen te formuleren.

Algemene wetgevingstechnische opmerking

Het ontwerp zou in drie hoofdstukken moeten worden ingedeeld, en wel als volgt :

Hoofdstuk I. — Bepalingen tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

De artikelen 1 tot 38.

Hoofdstuk II. — Bepalingen tot wijziging 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.

De artikelen 39 en 40.

Hoofdstuk III. — Bepaling betreffende de inwerking-treding.

Artikel 41.

Bepalend gedeelte

Artikel 1

Het zou beter zijn het artikel als volgt te redigeren :

« In artikel 21 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer, welk artikel gewijzigd is bij de wet van 9 juli 1976, worden in de Franse tekst... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Artikel 3

1. Artikel 3, 2°, van het ontwerp bevat een opheffings-bepaling. Deze moet aan het eind van het ontwerp staan.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 20 en 24.

2. Artikel 3, 4°, voorziet in het invoegen van een paragraaf 3. Punt 2° van die paragraaf is in werkelijkheid een bepaling die een onderscheiden artikel zou moeten vormen. De nummering van de artikelen zou dientengevolge moeten worden herzien.

De indeling van paragraaf 3 in 1° en 2°, die hoe dan ook niet in overeenstemming is met de regels van de wetgevingstechniek, moet vervallen; het vroegere 1° zou bijgevolg het enige lid van paragraaf 3 worden.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, le 16 octobre 1989, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un 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 », a donné le 18 octobre 1989 l'avis suivant :

Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat doit se limiter à formuler les observations suivantes.

Remarque générale d'ordre légistique

Le projet devrait être divisé en trois chapitres selon le schéma suivant :

Chapitre I^{er}. — Dispositions modificatives de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Articles 1^{er} à 38.

Chapitre II. — Dispositions modificatives de 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.

Articles 39 et 40.

Chapitre III. — Disposition fixant vigueur.

Article 41.

Dispositif

Article 1^{er}

L'article serait mieux rédigé comme suit :

« Dans l'article 21 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, modifié par la loi du 9 juillet 1976, dans le texte français,... (la suite comme au projet) ».

Art. 3

1. L'article 3, 2°, du projet porte une disposition abroga-toire. Celle-ci doit figurer à la fin du projet.

La même observation vaut pour les articles 20 et 24.

2. L'article 3, 4°, prévoit l'insertion d'un paragraphe 3. Le 2° dudit paragraphe constitue, en réalité, une disposition qui devrait faire l'objet d'un article distinct. La numérotation des articles devrait être revue en conséquence.

Quant à la division du paragraphe 3 en 1° et 2°, n'étant pas, de toute manière, conforme aux règles légistiques, elle doit être omise; l'ancien 1° deviendrait donc l'alinéa unique du paragraphe 3.

Art. 5

De volzin die het artikel inleidt moet als volgt worden geredigeerd :

« Hoofdstuk III van titel III van dezelfde wet... (voorts zoals in het ontwerp) ».

De zin die artikel 6 van het ontwerp inleidt moet op dezelfde wijze worden gewijzigd.

Het zou beter zijn het ontworpen artikel 25, § 1, 1°, als volgt te redigeren :

« 1° in de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort een centraal bestand van de in artikel 29 bedoelde zware overtredingen en van de andere door Hem aangewezen overtredingen van deze wet aanleggen, begaan door bestuurders van motorvoertuigen. Hij bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en schrapping van die overtredingen die het voorwerp uitgemaakt moeten hebben van, hetzij een betaling voorgesteld door het openbaar ministerie, hetzij een betaling wegens overtreding van artikel 34, § 1, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling ».

De zin onder 1°, die begint met de woorden « Deze overtredingen worden automatisch geschrapt... », zou een tweede lid van artikel 25, § 1, moeten vormen dat volgt op 3°. Dat tweede lid zou als volgt moeten luiden :

« De in het centraal bestand opgenomen overtredingen worden automatisch uitgewist wanneer een tijd lang en volgens de nadere regels die Hij bepaalt, geen overtreding als bedoeld in het eerste lid is vastgesteld ».

In het ontworpen artikel 25, § 1, 2°, schrijve men : « naar gelang van » in plaats van « in functie van ».

Het ontworpen artikel 25, § 2, tweede lid, behoort als volgt te worden aangevuld : « en de fouten laten rechtzetten ».

Art. 9

In het ontworpen artikel 30, § 1, 1° tot en met 3°, schrijve men « als zodanig » in plaats van « als dusdanig ». Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 34, § 2, 4°.

Gelet op de opmerking die met betrekking tot artikel 3, 4°, van het ontwerp is geformuleerd, schrijve men in het ontworpen artikel 30, § 2, 1° :

« 1° een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 23, § 3, ofwel als... ».

In het ontworpen artikel 30, § 2, 3°, schrijve men : « van de bepalingen » in plaats van « op de bepalingen ».

Art. 11

In de Franse tekst behoren de woorden « dans le » te worden ingevoegd vóór de woorden « texte français ».

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 25 en 27.

Art. 17

In het ontworpen artikel 37, 1° en 2°, schrijve men « blijkaar » in plaats van « schijnbaar ».

Art. 5

La phrase liminaire doit être rédigée comme suit :

« Le chapitre III du titre III de la même loi... (la suite comme au projet) ».

La phrase liminaire de l'article 6 du projet doit être modifiée de la même manière.

L'article 25, § 1^{er}, 1°, en projet serait mieux rédigé comme suit :

« 1° créer, dans les services relevant du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, un fichier central des infractions graves visées à l'article 29 et des autres infractions à la présente loi qu'il désigne, commises... (la suite comme au projet) ».

La phrase figurant sous le 1° et commençant par les mots « Ces infractions sont automatiquement effacées... », devrait constituer un alinéa 2 de l'article 25, § 1^{er}, placé à la suite du 3°. Cet alinéa 2 devrait être rédigé comme suit :

« Les infractions mentionnées au fichier central sont automatiquement effacées lorsque, pendant une période et selon les modalités déterminées par Lui, aucune infraction visée à l'alinéa 1^{er} n'a été constatée ».

Dans le texte néerlandais de l'article 25, § 1^{er}, 2°, en projet, il y a lieu d'écrire « naar gelang van » au lieu de « in functie van ».

L'article 25, § 2, alinéa 2, en projet doit être complété comme suit : « et obtenir la rectification des erreurs ».

Art. 9

Le texte néerlandais de l'article 30, § 1^{er}, 1° à 3°, en projet, devrait être rédigé comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis. La même observation vaut pour l'article 34, § 2, 4°, en projet.

Compte tenu de l'observation formulée au sujet de l'article 3, 4°, du projet, il y a lieu d'écrire à l'article 30, § 2, 1°, en projet : « en vertu de l'article 23, § 3, soit comme... ».

Le texte néerlandais de l'article 30, § 2, 3°, en projet, devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 11

Dans le texte français, il y a lieu d'insérer les mots « dans le » avant les mots « texte français ».

La même observation vaut pour les articles 25 et 27.

Art. 17

Le texte néerlandais de l'article 37, 1° et 2°, en projet, devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 18

In het ontworpen artikel 38, § 1, 4°, schrijve men : « de reglementen uitgevaardigd » in plaats van « de reglementen genomen ».

In het ontworpen artikel 38, § 2, moeten de streepjes worden vervangen door 1° en 2°.

Onder het eerste streepje, dat 1° wordt, schrijve men : « en binnen drie jaar », in plaats van « en dat binnen de drie jaar ».

In hetzelfde artikel, § 3, eerste lid, moeten 1, 2, 3 en 4 worden vervangen door 1°, 2°, 3° en 4°.

In hetzelfde eerste lid schrijve men : « een of meer » in plaats van « een of meerdere ».

Art. 19

Het zou beter zijn het ontworpen artikel 40 als volgt te redigeren :

« De Koning bepaalt volgens welke regels de vervallen-verklaringen die als straf zijn uitgesproken ingaan alsmede de nadere regels voor het uitvoeren van die vervallen-verklaringen ».

Art. 26

De tekst moet als volgt worden gepreciseerd :

« In artikel 51, 2°, van dezelfde wet... ».

Art. 27

Uit wetgevingstechnisch oogpunt bekeken zou het beter zijn artikel 55 van de wet helemaal te vervangen.

In de tekst onder 3°, die in de plaats komt van 5° van artikel 55, moeten de dubbelzinnige woorden « in de eventueel door de Koning bepaalde omstandigheden » vervallen.

Art. 28

In het ontworpen artikel 56, eerste lid, schrijve men : « als zodanig » in plaats van « als dusdanig ».

Art. 31

In paragraaf 3 schrijve men in plaats van « op kosten van de aanvragers », « op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de homologatie aanvragen ».

Art. 32

In het ontworpen artikel 60, § 4, schrijve men « blijkbaar » in plaats van « schijnbaar » en in de derde volzin van paragraaf 5 « In het geval » in plaats van « In geval ».

Art. 18

Le texte néerlandais de l'article 38, § 1^{er}, 4°, en projet, devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

A l'article 38, § 2, en projet, les tirets doivent être remplacés par 1° et 2°.

Dans le texte néerlandais figurant sous le premier tiret, devenant le 1°, il faudrait tenir compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Dans le même article, § 3, alinéa 1^{er}, il y a lieu de remplacer 1, 2, 3 et 4 par 1°, 2°, 3° et 4°.

Dans le texte néerlandais du même alinéa 1^{er}, il faudrait tenir compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 19

L'article 40 en projet serait mieux rédigé comme suit :

« Le Roi détermine les règles selon lesquelles les déchéances prononcées à titre de peine prennent cours et les modalités d'exécution de ces déchéances ».

Art. 26

Le texte doit être précisé comme suit :

« A l'article 51, 2°, de la même loi... ».

Art. 27

Il serait de meilleure technique législative de remplacer entièrement l'article 55 de la loi.

Dans le texte figurant sous le 3°, remplaçant le 5° de l'article 55, il y a lieu de supprimer les mots « dans les circonstances éventuellement déterminées par le Roi », qui sont équivoques.

Art. 28

Le texte néerlandais de l'article 56, alinéa 1^{er}, devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 31

Dans le paragraphe 3, il y a lieu d'écrire « aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation », au lieu de « aux frais des demandeurs ».

Art. 32

Le texte néerlandais de l'article 60, § 4, en projet, devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 33

In de inleidende volzin behoren de woorden « de volgende bepaling » te worden vervangen door de woorden « het volgende lid ».

Dat lid zou als volgt gesteld moeten worden :

« Na het verstrijken van de in artikel 60 bedoelde termijn wordt het rijbewijs of het als zodanig... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Art. 34

De inleidende volzin moet als volgt worden geredigeerd :

« In artikel 62, worden het eerste en het tweede lid vervangen door de volgende bepalingen : ».

Voorgesteld wordt het eerste en het tweede lid als volgt te redigeren :

« De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en van de ter uitvoering daarvan uitgevaardigde besluiten, stellen de overtredingen van deze bepalingen vast door processen-verbaal die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen.

Die vaststellingen mogen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen, zoals foto's, die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden.

Dergelijke toestellen mogen niet worden gebruikt dan in overeenstemming met de nadere regels die door de Koning worden bepaald.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen acht dagen na de vaststelling aan de overtreder gezonden ».

Art. 35

In het ontworpen artikel 63, § 1, schrijve men in 1° en 2°, « in het geval » in plaats van « ingeval » en in paragraaf 2 « bepaald » in plaats van « voorzien ».

Art. 37

Het begin van het ontworpen artikel 68 zou als volgt gesteld moeten worden :

« Art. 68. — De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze wet alsmede van de ter uitvoering van deze wet vastgestelde besluiten, verjaart... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Art. 38

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Art. 38. — In dezelfde wet wordt een titel VI ingevoegd die de artikelen 69 en 70 omvat en als volgt luidt :

« Titel VI — Opheffings- en overgangsbepaling ».

Art. 69. — In de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, worden opgeheven :

1° artikel 23, § 1, 3°, tweede lid, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976;

Art. 33

Dans la phrase liminaire, il y a lieu de remplacer les mots « la disposition suivante » par les mots « l'alinéa suivant ».

Le texte néerlandais de l'alinéa en projet tendant à compléter l'article 61, devrait être rédigé en tenant compte de la remarque qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 34

La phrase liminaire doit être rédigé comme suit :

« Dans l'article 62, les alinéas 1^{er} et 2 sont remplacés par les dispositions suivantes ».

Le texte néerlandais des alinéas 1^{er} et 2, en projet, de l'article 62 serait mieux rédigé comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 35

Le texte néerlandais de l'article 63, en projet, serait mieux rédigé comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 37

Le texte néerlandais du début de l'article 68, en projet, devrait être rédigé comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Art. 38

Le texte suivant est proposé :

« Art. 38. — Un titre VI, comprenant les articles 69 et 70, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Titre VI — Dispositions abrogratoire et transitoire.

Art. 69. — Sont abrogés dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 :

1° l'article 23, § 1^{er}, 3°, alinéa 2, modifié par la loi du 9 juillet 1976;

2° artikel 41;

3° artikel 46, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976.

Artikel 70. (Zoals in het ontworpen artikel 69 met dien verstande dat het slot van de volzin als volgt gesteld dient te worden : « ... voorkomen op de identiteitskaarten, op de als zodanig geldende bewijzen alsook op de rijbewijzen »).

Art. 39

Zoals in de memorie van toelichting te lezen staat, haakt artikel 39 van het ontwerp in op een advies dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 25 april 1988 heeft uitgebracht over een ontwerp van koninklijk besluit « tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden van de instellingen belast met de technische controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoehoren en houdende organisatie van de technische controle », waarin de Raad van State er met name van uitgegaan is dat de Koning de bevoegdheid die Hem verleend wordt door artikel 1, § 1, 3, tweede lid, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoehoren moeten voldoen, zou overschrijden door de erkende instellingen een financiële bijdrage op te leggen die bestemd is om aan de ene kant de verschillende exploitatievoorwaarden van de diverse erkende instellingen te regulariseren en aan de andere kant het uitwerken van methoden voor controle op de voertuigen te land te bevorderen. Artikel 39 van het ontwerp is erop gericht de Koning de wettige bevoegdheid te verlenen die Hij ontbeerde, in die zin dat in de wet uitdrukkelijk als erkenningsvoorwaarden worden ingeschreven het verplichte deelnemen aan een verrekeningsregeling bekostigd door de erkende instellingen en het bijdragen tot de financiering van de door de Koning aangewezen instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen.

De modaliteiten en de wijze van berekening van de financiële bijdrage van de erkende instellingen tot de financiering van het verrekeningssysteem en van de door de Koning aangewezen instelling die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen, zullen volgens de memorie van toelichting bij koninklijk besluit worden geregeld. Hierdoor rijst de vraag naar de aard van de financiële bijdrage die aldus aan de instellingen voor technische controle wordt opgelegd als erkenningsvoorwaarde, hetgeen gewis een delicate kwestie is. Aan het begrip belasting zijn immers een aantal gevolgen verbonden. Voor het invoeren van een belasting is, volgens artikel 110 van de Grondwet, de rechtstreekse bemoeiing van de wetgever vereist. Niet alleen moet de belasting bij wet worden ingevoerd, doch ook de hoofdbestanddelen ervan moeten door de wet worden bepaald. De wet moet het beginsel van de belasting vaststellen, de grondslag ervan bepalen en de heffing ervan regelen. Die bevoegdheid van de wetgever kan niet aan de Koning worden overgedragen, tenminste wat de hoofdbestanddelen ervan betreft : de grondslagen en het tarief van de belasting. Daarentegen vereist artikel 113 van de Grondwet de onrechtstreekse bemoeiing van de wetgever voor het invoeren van retributies. Wanneer de wetgever bepaalt in welke gevallen een retributie verschuldigd is, kan hij de Koning opdragen er de grondslag van vast te stellen.

Gelet op de korte termijn die de Raad van State is toegemeten om zijn advies te geven, heeft de afdeling

2° l'article 41;

3° l'article 46, modifié par la loi du 9 juillet 1976.

Article 70. (Comme à l'article 69 en projet, sauf que le texte néerlandais de la fin de la phrase devrait être rédigé comme il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis »).

Art. 39

Comme l'indique l'exposé des motifs, l'article 39 du projet fait suite à un avis du 25 avril 1988 de la section de législation du Conseil d'Etat sur un projet d'arrêté royal « fixant les conditions d'agrément des organismes chargés du contrôle technique des véhicules de transport par terre mis en circulation, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et portant organisation du contrôle technique », dans lequel le Conseil d'Etat a, notamment, considéré que le Roi excéderait l'habilitation qui Lui est donnée par l'article 1^{er}, § 1^{er}, 3, alinéa 2, de 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, en mettant à charge des organismes agréés une contribution financière destinée, d'une part, à régulariser les différentes conditions d'exploitation des divers organismes agréés et, d'autre part, à promouvoir l'élaboration des méthodes de contrôle des véhicules de transport par terre. L'article 39 du projet entend donner au Roi l'habilitation légale qui Lui manquait, en ce sens que sont explicitement inscrites dans la loi comme conditions d'agrément la participation obligatoire à un mécanisme de péréquation financé par les organismes agréés et la contribution au financement de l'organisme désigné par le Roi ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière.

Les modalités et le mode de calcul des contributions financières des organismes agréés au financement du mécanisme de péréquation et de l'organisme désigné par le Roi ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière seront, selon l'exposé des motifs, réglés par arrêté royal. Ceci pose la question — combien délicate — de la nature des contributions financières ainsi mises à charge des organismes de contrôle technique comme conditions d'agrément. La qualification d'impôt a, en effet, plusieurs conséquences. Ainsi, l'article 110 de la Constitution exige l'intervention directe du législateur pour l'établissement de l'impôt. La loi doit non seulement établir l'impôt, mais aussi en déterminer les éléments essentiels. Elle doit poser le principe de l'impôt, en déterminer l'assiette et en régler la perception. Cette compétence du législateur ne peut être déléguée au Roi, du moins dans ses éléments essentiels : l'assiette et le taux du droit. Par contre, l'article 113 de la Constitution exige l'intervention indirecte du législateur pour l'établissement des rétributions. Lorsque le législateur fixe les cas dans lesquels une rétribution est due, il peut laisser au Roi le soin d'en préciser la base et le fondement.

Compte tenu de la brièveté du délai qui lui a été imparti pour rendre son avis, la section de législation du Conseil

wetgeving van de Raad van State niet de gelegenheid gehad om de kwestie van de aard van de financiële bijdrage waarvan het ontwerp alleen in de invoering voorziet, zo grondig te onderzoeken als ze dat graag had gewild. Op grond van de weinige uitleg die in de memorie van toelichting is verschaft, meent de Raad van State dat de financiële bijdrage die bestemd is om de exploitatievoorwaarden van de erkende instellingen te « egaliseren », tot de categorie van de parafiscale lasten behoort daar ze er alle kenmerken van draagt.

Het gaat hier immers om « (des) contributions obligatoires perçues non pas pour couvrir l'ensemble des dépenses structurelles ou fonctionnelles de la communauté politique, mais pour fournir à certaines personnes ou à certaines entreprises, possédant toutes certains intérêts communs d'ordre économique ou social, des moyens financiers provenant pour l'essentiel des contributions de ce groupe de personnes ou d'entreprises » ⁽¹⁾. Het betreft geen belasting ⁽²⁾.

Heel wat delicaat is de kwestie van de ware aard van de bijdrage tot de financiering van de door de Koning aangegeven instelling die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen. 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.

In bijkomende orde behoren bij het artikel de volgende twee vormopmerkingen te worden gemaakt :

De inleidende volzin zou als volgt moeten worden geredigeerd :

« Art. 39. — Artikel 1, § 1, tweede lid ... (voorts zoals in het ontwerp) wordt vervangen door het volgende lid : ».

In de Franse tekst van het ontworpen lid vervangt men het woord « l'entière » , dat een belgicisme is, door het woord « l'ensemble ».

Art. 40

Artikel 40 van het ontwerp strekt ertoe artikel 2 van de voormelde wet van 21 juni 1985 in menig opzicht te wijzigen. De Koning wordt eveneens gemachtigd om de regels inzake administratieve controle vast te stellen, waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle op de in het verkeer gebrachte voertuigen wordt toevertrouwd, voldoen aan de gestelde erkenningsvoorwaarden. Tot de administratieve maatregelen die van toepassing zijn in het geval uit de gelijkvormigheidscontrole zou blijken dat de voertuigen, de onderdelen en het veiligheidstoebehoren

d'Etat n'a pas eu la possibilité d'examiner de manière aussi approfondie qu'elle l'eût voulu la question de la nature des contributions financières dont le projet se borne à prévoir l'établissement. Sur la base des quelques explications données dans l'exposé des motifs, le Conseil d'Etat pense que les contributions financières destinées à « égaliser » les conditions d'exploitation entre organismes agréés relèvent de la catégorie des charges parafiscales, vu qu'elles en présentent toutes les caractéristiques.

Il y va, en effet de « contributions obligatoires perçues non pas pour couvrir l'ensemble des dépenses structurelles ou fonctionnelles de la communauté politique, mais pour fournir à certaines personnes ou à certaines entreprises, possédant toutes certains intérêts communs d'ordre économique ou social, des moyens financiers provenant pour l'essentiel des contributions de ce groupe de personnes ou d'entreprises » ⁽¹⁾. Il ne s'agit pas d'un impôt ⁽²⁾.

Bien plus délicate est la question de la nature exacte de la contribution au financement de l'organisme désigné par le Roi, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière. 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.

Accessoirement, l'article appelle les deux observations de forme suivantes :

Le liminaire devrait être rédigé comme suit :

« Article 39. — L'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 2 ... (comme au projet) est remplacé par l'alinéa suivant : ».

Dans le texte français de l'alinéa en projet, il y a lieu de remplacer le belgicisme « l'entière » par le mot « l'ensemble ».

Art. 40

L'article 40 du projet tend à modifier l'article 2 de la loi précitée du 21 juin 1985 sur plusieurs points. Le Roi est également habilité à fixer les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées. Les mesures administratives applicables au cas où le contrôle de conformité ferait apparaître que les véhicules, leurs éléments et accessoires de sécurité ne sont pas conformes au type agréé ou homologué ou que les organismes de contrôle ne répondent plus

⁽¹⁾ J. Van Houtte, Impôt et parafiscalité, Conférences du Centre d'études bancaires, Cahier n° 5, octobre 1954, et van dezelfde auteur, Beginselen van het Belgisch Belastingrecht, Story scientia 1979, n° 8.

⁽²⁾ Zie Cass. 18 maart 1955, J.T. 1955, blz. 379.

⁽¹⁾ J. Van Houtte, Impôt et parafiscalité, Conférences du Centre d'études bancaires, Cahier n° 5, octobre 1954, et du même auteur, Beginselen van het Belgisch Belastingrecht, Story scientia 1979, n° 8.

⁽²⁾ Voy. Cass. 18 mars 1955, J.T. 1955, p. 379.

ervan niet gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type of dat de controleinstellingen niet meer voldoen aan de gestelde erkenningsvoorwaarden, kunnen behoren het intrekken van de erkenning of de goedkeuring, of, voortaan, administratieve boetes. Tegen die administratieve maatregelen staat beroep open bij de Minister.

De wetgever heeft herhaaldelijk en op verscheidene gebieden voorzien in administratieve sancties. Erkennen dat het overheidsbestuur bevoegd is om sancties uit te spreken, kan in bepaalde gevallen — inzonderheid wanneer de sancties bestaan in geldboetes of in straffen die sommige vrijheden ontnemen, zoals de vrijheid van handel, nijverheid en diensten — niet zonder dat dit kiese problemen doet rijzen op het gebied van grondwettigheid en overeenstemming met het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. Reeds geruime tijd echter maken rechtsleer en rechtspraak een onderscheid tussen strafrechtelijke boetes en administratieve boetes, waarbij alleen de eerste door de rechter moeten worden uitgesproken. Voor dat onderscheid waardoor wat de administratieve sancties betreft de medewerking van de rechter, vóór de tenuitvoerlegging van de beslissing van het overheidsbestuur waarbij een administratieve boete wordt opgelegd, kan worden ontweken, kan in bepaalde gevallen grond bestaan; zulks is het geval wanneer de wetgever bepaalt dat het overheidsbestuur een zodanige sanctie oplegt aan degene die, na zijn benoeming of erkenning door de administratieve overheid, deelneemt aan het beheer van de openbare dienst en wanneer die sanctie dientengevolge feitelijk voorkomt als een maatregel van tuchtrechtelijke aard. Maar wanneer de administratieve sanctie een privé-persoon betreft die, gebruik makend van het recht van vrijheid van handel, inzonderheid noch een ambtenaar noch een medewerker is, is uiterste voorzichtigheid geboden.

In het onderhavige geval vallen administratieve sancties, bestaande in het intrekken van de erkenning of in administratieve boetes, te bedenken tegen erkende controleinstellingen die een openbare dienst verlenen. Daarentegen is het uitspreken van administratieve boetes lastens constructeurs, invoerders of fabrikanten van voertuigen, onderdelen en toebehoren ervan, die zich niet in dat geval bevinden, vatbaar voor kritiek ⁽¹⁾.

Bovendien heeft de wetgever zich doorgaans zeer omzichtig getoond wanneer hij het terugrijpen naar administratieve boetes heeft aanvaard. Hij heeft dan ook vaak voorzien in een tussenkomst van de rechter in het geval de burger de echtheid zou betwisten van de tekortkoming die hem ten laste wordt gelegd en zou weigeren de administratieve boete vrijwillig te betalen. In dat geval kan de administratieve beslissing niet ten uitvoer gelegd worden.

Het beroep op de Minister, bepaald in het derde lid van het ontworpen artikel 2, biedt niet dezelfde waarborgen inzake onafhankelijkheid en onpartijdigheid als het beroep op de rechter.

⁽¹⁾ Te noteren valt dat in de huidige tekst het intrekken van de erkenning alleen betrekking heeft op voorwerpen (voertuigen, onderdelen en toebehoren) en niet op personen, zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding van de voormelde wet van 21 juni 1985 (zie Pasin. 1985, blz. 833). Wordt de tekst van het ontwerp aangenomen, dan zal het intrekken van de erkenning betrekking hebben zowel op voorwerpen (voertuigen, onderdelen en toebehoren), als op personen (erkende controle-instellingen). Dat verschil blijkt niet voldoende uit de tekst (zie, in dat verband, de opmerking bij het vierde lid van het ontworpen artikel 2 — artikel 40 van het ontwerp).

aux conditions d'agrément imposées, peuvent consister dans le retrait de l'agrément ou de l'homologation ou, dorénavant, dans des amendes administratives. Un recours est ouvert auprès du Ministre contre ces mesures administratives.

Le législateur a fréquemment et dans des domaines divers prévu des sanctions administratives. La reconnaissance au profit de l'administration du pouvoir de prononcer des sanctions n'est pas, dans certaines hypothèses — spécialement lorsque les sanctions consistent dans des amendes ou des peines privatives de certaines libertés, comme la liberté du commerce de l'industrie et des services —, sans susciter de délicats problèmes de constitutionnalité et de conformité avec la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Depuis longtemps, pourtant, la doctrine et la jurisprudence distinguent les amendes pénales des amendes administratives, seules les premières devant être prononcées par le juge. Cette distinction, qui permet, pour les sanctions administratives, d'exclure l'intervention du juge, préalable à l'exécution de la décision de l'administration infligeant une amende administrative, peut se justifier dans certains cas; il en est ainsi lorsque le législateur prévoit l'infliction par l'administration d'une telle sanction à celui qui, nommé ou agréé par l'autorité administrative, participe à la gestion du service public et lorsque, de ce fait, cette sanction apparaît, en réalité, comme une mesure de nature disciplinaire. Mais lorsque la sanction administrative frappe un particulier qui, usant du droit d'exercer librement un commerce, n'est notamment ni un fonctionnaire, ni un collaborateur, la plus grande prudence s'impose.

Dans le cas présent, des sanctions administratives consistant dans le retrait d'agrément ou dans des amendes administratives peuvent se concevoir à l'encontre des organismes de contrôle agréés qui rendent un service public. Par contre, le prononcé d'amendes administratives à charge des constructeurs, importateurs ou fabricants de véhicules, de leurs éléments et de leurs accessoires, qui ne se trouvent pas dans ce cas, est critiquable ⁽¹⁾.

Par ailleurs, lorsqu'il a admis le recours à des amendes administratives, le législateur s'est généralement montré très circonspect. Aussi a-t-il souvent prévu une intervention du juge pour le cas où l'administré contesterait la réalité du manquement qui lui est reproché et refuserait de payer volontairement l'amende administrative. Aucun caractère exécutoire n'est, en ce cas, conféré à la décision administrative.

Le recours au Ministre prévu à l'alinéa 3 de l'article 2 en projet n'offre pas les mêmes garanties d'indépendance et d'impartialité que le recours au juge.

⁽¹⁾ Il est à noter que dans le texte actuel, le retrait d'agrément ne porte que sur des objets (véhicules, éléments et accessoires) et non sur des personnes, ainsi qu'il appert des travaux préparatoires de la loi précitée du 21 juin 1985 (voir Pasin. 1985, p. 833). Si le texte du projet est adopté, le retrait d'agrément portera tantôt sur des objets (véhicules, éléments et accessoires), tantôt sur des personnes (organismes de contrôle agréés). Cette différence ne ressort pas à suffisance du texte en projet (voir, à cet égard, l'observation formulée à propos de l'alinéa 4 de l'article 2 en projet — article 40 du projet).

Het vierde lid van het ontworpen artikel 2 neemt het derde lid over van het huidige artikel 2 van de voormelde wet van 21 juni 1985. Die bepaling heeft niets uit te staan met de administratieve controle op de naleving van de erkenningsvoorwaarden door de erkende controle-instellingen. De vraag is trouwens aan de orde of het uit wetgevings-technisch oogpunt niet beter is twee afzonderlijke artikelen te redigeren, waarvan het ene handelt over de administratieve controle op voertuigen, onderdelen en toebehoren ervan, en het andere over de administratieve controle op de erkende instellingen.

Voorts zou de tekst van diezelfde bepaling, waarover de Raad van State aanvankelijk niet om advies is verzocht, moeten worden herzien. Afgezien van de nogal uitzonderlijke aard van de aan de Minister toegekende bevoegdheid om op te treden, zou immers op zijn minst in de wet zelf moeten worden gepreciseerd hoe die vordering moet worden ingesteld en welk gerecht bevoegd is om daarvan kennis te nemen.

Ten slotte worden nog, heel bijkomstig, de volgende vormopmerkingen gemaakt :

Binnen een volzin wordt een nummering aangegeven met 1° en 2°.

In de Franse tekst van het ontworpen eerste lid, eerste streepje (dat 1° wordt), moeten de woorden « conformes avec » worden vervangen door de woorden « conformes à ».

In de Franse tekst van het ontworpen tweede lid moet het woord « impliquer » worden vervangen door het woord « comprendre ».

Art. 41

De Nederlandse tekst van dit artikel kan beter als volgt worden geredigeerd :

« De koning bepaalt voor elke bepaling van deze wet de dag waarop ze in werking treedt ».

De kamer was samengesteld uit

HH. :

H. ROUSSEAU, *kamervoorzitter*;

P. FINCŒUR,
R. ANDERSEN, *staatsraden*;

Mevr. :

R. DEROY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer J. FORTPIED, eerste auditeur.

De Griffier,

R. DEROY

De Voorzitter,

H. ROUSSEAU

L'alinéa 4 de l'article 2 en projet reproduit l'alinéa 3 de l'actuel article 2 de la loi précitée du 21 juin 1985. Cette disposition est étrangère au contrôle administratif portant sur le respect des conditions d'agrément par les organismes agréés de contrôle. La question mérite d'ailleurs d'être posée s'il ne vaudrait pas mieux, du point de vue de la technique législative, prévoir deux articles distincts, consacrés, l'un, au contrôle administratif des véhicules, de leurs éléments et de leurs accessoires et, l'autre, au contrôle administratif des organismes agréés.

D'autre part, le texte de cette même disposition, au sujet duquel le Conseil d'Etat n'a pas été originellement consulté, devrait être revu. En effet, abstraction faite du caractère plutôt exceptionnel du pouvoir d'agir reconnu au Ministre, il conviendrait à tout le moins de préciser dans la loi elle-même les modalités d'exercice de cette action et la juridiction compétente pour en connaître.

Enfin, très accessoirement, les quelques observations de forme suivantes sont faites :

A l'intérieur d'une phrase, une énumération s'indique par 1° et 2°.

A l'alinéa 1^{er}, premier tiret (devenant le 1°), en projet, les mots « conformes avec » doivent être remplacés par les mots « conformes à ».

A l'alinéa 2 en projet, le mot « impliquer » doit être remplacé par le mot « comprendre ».

Art. 41

Le texte néerlandais de cet article serait mieux rédigé comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

La chambre était composée de

M. :

H. ROUSSEAU, *président de chambre*;

P. FINCŒUR,
R. ANDERSEN, *conseillers d'Etat*;

Mme :

R. DEROY, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. J. FORTPIED, premier auditeur.

Le Greffier,

R. DEROY

Le Président,

H. ROUSSEAU

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeers-
wezen en Onze Minister van Justitie en op het advies
van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minis-
ter van Justitie zijn gelast in Onze naam bij de
Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te die-
nen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

**Bepalingen tot wijziging van de wet
betreffende de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968**

Artikel 1

In artikel 21 van de op 16 maart 1968 gecoördi-
neerde wet betreffende de politie over het wegverkeer,
welk artikel gewijzigd is bij de wet van 9 juli 1976,
worden in de Franse tekst, de woorden « véhicule
automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à
moteur ».

Art. 2

Het opschrift van Hoofdstuk II van Titel III van
dezelfde wet wordt vervangen door het volgende op-
schrift :

« HOOFDSTUK II

Afgifte en stage »

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° § 1, 2° wordt vervangen door de volgende bepa-
ling :

« 2° geslaagd zijn voor een praktisch examen
waarvan de inhoud en de nadere regelen door de
Koning worden bepaald »;

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communi-
cations et de Notre Ministre de la Justice et de l'avis
de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre
Ministre de la Justice sont chargés de présenter, en
Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi
dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}

**Dispositions modificatives de la loi relative à
la police de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968**

Article 1^{er}

Dans l'article 21 de la loi relative à la police de la
circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968,
modifié par la loi du 9 juillet 1976, dans le texte
français, les mots « véhicule automoteur » sont rem-
placés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 2

L'intitulé du Chapitre II du Titre III de la même loi
est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE II

Délivrance et stage »

Art. 3

À 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° le § 1^{er}, 2° est remplacé par la disposition
suivante :

« 2° avoir réussi un examen pratique dont le con-
tenu et les modalités sont déterminés par le Roi »;

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

« 4° geslaagd zijn voor een theoretisch examen waarvan de inhoud en de nadere regelen door de Koning worden bepaald »;

4° een § 3 en een § 4 worden toegevoegd, luidend als volgt :

« § 3. De Koning bepaalt de nadere regelen inzake scholing in het besturen van motorvoertuigen.

§ 4. 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 ».

Art. 4

Artikel 24 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit, gedurende een stageperiode die aanvangt bij de afgifte van het rijbewijs en waarvan Hij de duur bepaalt, bijzondere maatregelen voorschrijven voor de nieuwe houders van een rijbewijs. Gedurende deze periode kan Hij onder meer andere toepassingsregels voorschrijven voor de in artikel 25 voorziene voorschriften. ».

Art. 5

Hoofdstuk III van Titel III van dezelfde wet, bevattende artikel 25, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK III

Rijbewijs met punten

Art. 25. — § 1. De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit :

1° in de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, een centraal bestand van de in artikel 29 bedoelde zware overtredingen aanleggen en van de andere door Hem aangewezen overtredingen van deze wet, van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen en van de besluiten genomen in uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, begaan door bestuurders van motorvoertuigen. Hij bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en schrapping van die overtredingen die het voorwerp uitgemaakt moeten hebben van, hetzij een betaling voorgesteld door het openbaar

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

« 4° avoir réussi un examen théorique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi. »;

4° il est ajouté un § 3 et un § 4, rédigés comme suit :

« § 3. Le Roi détermine les modalités de l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur.

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

Art. 4

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

« Art. 24. — Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prescrire des mesures particulières pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, pendant une période de stage prenant cours à la délivrance du permis de conduire et dont Il fixe la durée. Il peut notamment prévoir, pour cette période, des modalités d'application différentes pour les mesures prévues par l'article 25. ».

Art. 5

Le chapitre III du Titre III de la même loi, comprenant l'article 25, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE III

Permis de conduire à points

Art. 25. — § 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° créer, dans les services relevant du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, un fichier central des infractions commises par les conducteurs de véhicules à moteur, reprenant les infractions graves visées à l'article 29 ainsi que les infractions, que le Roi désigne, aux autres dispositions de la présente loi, à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles et 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. Il détermine les modalités d'inscription et de radiation de ces infractions, qui doivent avoir fait l'objet soit d'un paiement proposé par le ministère public, soit d'un paiement du

ministerie, hetzij een betaling wegens overtreding van artikel 34, § 1, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling;

2° aan elke overtreding bedoeld onder 1° een aantal punten toekennen, vastgesteld naar gelang van de zwaarwichtigheid ervan;

3° ten opzichte van de bestuurders die het door Hem bepaalde aantal punten bereikt hebben, preventieve of educatieve maatregelen bepalen evenals een opschorting van het recht tot sturen voor de duur en volgens de nadere regelen die Hij bepaalt; de duur van de opschorting mag evenwel niet meer bedragen dan één jaar.

De in het centraal bestand opgenomen overtredingen worden automatisch uitgewist wanneer een tijd lang en volgens de nadere regels die Hij bepaalt, geen overtreding als bedoeld in het eerste lid is vastgesteld.

§ 2. De gegevens van het centraal bestand bedoeld onder § 1, 1°, 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.

Eenieder kan, onder de door de Koning vastgestelde voorwaarden en alleen omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van dit bestand bekomen en de fouten laten rechtzetten ».

Art. 6

Het opschrift van Hoofdstuk IV van Titel III van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« HOOFDSTUK IV

Bijzondere regels

Art. 7

In artikel 27 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden « artikelen 23, 24 en 26 » vervangen door de woorden « de artikelen van deze Titel ».

Art. 8

In artikel 29, derde lid van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 9

Artikel 30 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

chef d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, soit d'une condamnation passée en force de chose jugée;

2° attribuer à chaque infraction visée au 1° un nombre de points déterminé en fonction de sa gravité;

3° déterminer, à l'égard des conducteurs qui atteignent le nombre de points fixé par Lui, des mesures préventives ou éducatives ainsi qu'une suspension du droit de conduire pour la durée et selon les modalités qu'Il détermine; la durée de la suspension ne peut toutefois excéder un an.

Les infractions mentionnées au fichier central sont automatiquement effacées lorsque, pendant une période et selon les modalités déterminées par Lui, aucune infraction visée à l'alinéa 1^{er} n'a été constatée.

§ 2. Les données du fichier central visé au § 1^{er}, 1°, 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.

Toute personne peut, aux conditions déterminées par le Roi et uniquement pour les données qui la concernent, obtenir un extrait de ce fichier et en faire rectifier les erreurs ».

Art. 6

L'intitulé du Chapitre IV du Titre III de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« CHAPITRE IV

Règles particulières

Art. 7

A l'article 27 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « articles 23, 24 et 26 » sont remplacés par les mots « articles du présent Titre ».

Art. 8

A l'article 29, alinéa 3, de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 9

L'article 30 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 30. — § 1. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met één van die straffen alleen, wordt gestraft hij die :

1° een motorvoertuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig, of van het als zodanig geldend bewijs;

2° een motorvoertuig bestuurt terwijl het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig of het als zodanig geldend bewijs, hem met toepassing van artikel 55 is ontnomen;

3° een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs of van een als zodanig geldend bewijs te bekomen; in dit geval wordt het verkregen document in beslag genomen en de verbeurdverklaring ervan wordt uitgesproken in geval van veroordeling;

4° een motorvoertuig bestuurt terwijl hij lijdt aan een van de lichaamsgebreken of aandoeningen, door de Koning bepaald overeenkomstig artikel 23, § 1, 3° of indien hij niet voldaan heeft aan het geneeskundig onderzoek, door de Koning opgelegd in de gevallen die Hij bepaalt.

§ 2. Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met één van die straffen alleen, wordt gestraft hij die :

1° een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 23, § 3, ofwel als bestuurder, ofwel als persoon die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

2° met het oog op de scholing in het sturen, een persoon begeleidt die in overtreding is met de bepalingen van 1°;

3° een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 24 ».

Art. 10

In artikel 31 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid van de Franse tekst worden de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur »;

2° in lid 2 worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 11

In artikel 32 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

« Art. 30. — § 1^{er}. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque :

1° conduit un véhicule à moteur sans être titulaire du permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou du titre qui en tient lieu;

2° conduit un véhicule à moteur alors que le permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou le titre qui en tient lieu lui a été retiré par application de l'article 55;

3° a fait une fausse déclaration en vue d'obtenir un permis de conduire ou un titre qui en tient lieu; dans ce cas, le document obtenu est saisi et la confiscation en est prononcée en cas de condamnation;

4° conduit un véhicule à moteur alors qu'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 23, § 1^{er}, 3°, ou qu'il n'a pas satisfait à l'examen médical imposé par le Roi dans les cas qu'Il détermine.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque :

1° a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 23, § 3, soit comme conducteur, soit comme personne accompagnant un conducteur en vue de l'apprentissage;

2° accompagne, en vue de l'apprentissage de la conduite, une personne en infraction aux dispositions du 1°;

3° a commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 24 ».

Art. 10

A l'article 31 de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1° à l'alinéa 1^{er} du texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur »;

2° à l'alinéa 2, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 11

A l'article 32 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, dans le texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 12

In artikel 33 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In § 1 worden de woorden « van acht dagen tot twee maanden en met geldboete van 100 frank tot 1 000 frank » vervangen door de woorden « van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank »;

2° In § 2 worden de woorden « van acht dagen tot twee jaar en met geldboete van 200 frank tot 5 000 frank » vervangen door de woorden « van vijftien dagen tot twee jaren met geldboete van 400 frank tot 5 000 frank ».

Art. 13

Het opschrift van Hoofdstuk V van titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift :

« HOOFDSTUK V

Alcoholopname en dronkenschap »

Art. 14

Artikel 34 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 34. — § 1. Met gevangenisstraf van één dag tot één maand en met geldboete van 25 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed.

§ 2. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft :

1° hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft;

2° hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, gedurende de tijd dat dit hem krachtens artikel 60 verboden is;

Art. 12

A l'article 33 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au § 1^{er}, les mots « de huit jours à deux mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs »;

2° Au § 2, les mots « de huit jours à deux ans et d'une amende de 200 francs à 5 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à deux ans et d'une amende de 400 francs à 5 000 francs ».

Art. 13

L'intitulé du Chapitre V du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« CHAPITRE V

Imprégnation alcoolique et ivresse »

Art. 14

L'article 34 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 34. — § 1^{er}. Est puni d'un emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 25 francs à 500 Francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieur à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement :

1° quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,8 gramme par litre de sang;

2° quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage pendant le temps où cela lui a été interdit en vertu de l'article 60;

3° hij die geweigerd heeft zich te onderwerpen aan de ademtest, bedoeld in artikel 59, of aan de adem-analyse, bedoeld in de artikelen 59 en 60, of, zonder wettige reden, geweigerd heeft het in artikel 63 bedoelde bloedmonster te laten nemen;

4° hij die het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan hij houder is, in de gevallen bedoeld in artikel 61, niet heeft afgegeven, of het ingehouden voertuig of rijdier heeft bestuurd of geleid ».

Art. 15

Artikel 35 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 35. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt, een rijdier geleidt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat o.m. ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen ».

Art. 16

Artikel 36 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 34 of artikel 35 de bepaling van artikel 34, § 1 binnen drie jaar opnieuw overtreedt.

Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van 400 frank tot 5 000 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 34, § 2 of artikel 35, deze bepalingen binnen drie jaar opnieuw overtreedt.

In geval van nieuwe herhaling binnen drie jaar na de tweede veroordeling, kunnen de hierboven bepaalde gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld. »

Art. 17

Artikel 37 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 37. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft :

1° hij die een persoon waarvan men redelijkerwijze kan vermoeden dat hij in overtreding is met ar-

3° quiconque s'est refusé au test de l'haleine prévu à l'article 59 ou à l'analyse de l'haleine, prévue aux articles 59 et 60, ou, sans motif légitime, au prélèvement sanguin prévu à l'article 63;

4° quiconque, dans les cas prévus à l'article 61, n'a pas remis le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu dont il est titulaire ou a conduit le véhicule ou la monture retenu ».

Art. 15

L'article 35 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 35. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors qu'il se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments ».

Art. 16

L'article 36 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, après une condamnation par application de l'article 34 ou de l'article 35 commet, dans les trois années, une nouvelle infraction à la disposition de l'article 34, § 1^{er}.

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 400 francs à 5 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, après une condamnation par application de l'article 34, § 2 ou de l'article 35 commet, dans les trois années une nouvelle infraction à une de ces dispositions.

En cas de nouvelle récidive dans les trois années depuis la deuxième condamnation, les peines d'emprisonnement et d'amende prévues ci-dessus peuvent être doublées. »

Art. 17

L'article 37 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 37. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement :

1° quiconque incite ou provoque à conduire un véhicule ou une monture ou à accompagner en vue de

tikel 34, § 2, 1° of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, aanzet of uitdaagt tot het besturen van een voertuig, het geleiden van een rijdier of tot het begeleiden met het oog op de scholing;

2° hij die aan een persoon waarvan men redelijkerwijze kan vermoeden dat hij in overtreding is met artikel 34, § 2, 1° of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, een voertuig toevertrouwt om te besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijdier toevertrouwt ».

Art. 18

Artikel 38 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juni 1975 en 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 38. — § 1. De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken :

1° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 1, 34, § 2 of 35;

2° indien hij veroordeelt wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader en de veroordeling wordt uitgesproken wegens doding of verwonding;

3° indien hij veroordeelt wegens een van de zware overtredingen bedoeld in artikel 29;

4° indien hij veroordeelt wegens enige overtreding van deze wet en van de reglementen uitgevaardigd ter uitvoering ervan en de schuldige binnen het jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld;

5° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 30, § 1 of 48, 2°;

De vervallenverklaringen uitgesproken krachtens deze paragraaf bedragen ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar; zij kunnen evenwel uitgesproken worden voor een periode van meer dan vijf jaar of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar vóór de overtreding bedoeld in 5°, veroordeeld is wegens dezelfde overtreding.

§ 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 :

1° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 1, 34, § 2 of 35 en binnen drie jaar vóór de overtreding, de schuldige veroordeeld is wegens die overtredingen.

2° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 2 of 48, 1°.

§ 3. De rechter kan het herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor een of meer van de hiernavermelde examens en onderzoeken :

1° een theoretisch examen;

2° een praktisch examen;

3° een geneeskundig onderzoek;

4° een psychologisch onderzoek.

De rechter moet het geneeskundig onderzoek bedoeld in deze paragraaf, opleggen indien de schuldige

l'apprentissage, une personne dont on peut raisonnablement présumer qu'elle est en infraction à l'article 34, § 2, 1° ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35;

2° quiconque confie un véhicule en vue de la conduite ou en vue de l'accompagnement pour l'apprentissage, ou une monture, à une personne dont on peut raisonnablement présumer qu'elle est en infraction à l'article 34, § 2, 1° ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35 ».

Art. 18

L'article 38 de la même loi, modifié par les lois des 9 juin 1975 et 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 38. — § 1^{er}. Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur :

1° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2, ou 35;

2° s'il condamne du chef d'accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur et que la condamnation est infligée pour cause d'homicide ou de blessures;

3° s'il condamne du chef d'une des infractions graves visées à l'article 29;

4° s'il condamne du chef d'une infraction quelconque à la présente loi et aux règlements pris en exécution de celle-ci et que, dans l'année précédant l'infraction, le coupable a encouru trois condamnations dudit chef;

5° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 30, § 1^{er}, ou 48, 2°;

Les déchéances prononcées en vertu du présent paragraphe seront de huit jours au moins et de cinq ans au plus; elles peuvent toutefois être prononcées pour une période supérieure à cinq ans ou à titre définitif, si, dans les trois ans précédant l'infraction visée au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef de la même infraction.

§ 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 :

1° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1^{er}, 34, § 2 ou 35 et que dans les trois années précédant l'infraction, le coupable a déjà encouru une condamnation du chef de ces infractions.

2° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 2 ou 48, 1°.

§ 3. Le juge peut subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait à un ou plusieurs des examens cités ci-après :

1° un examen théorique;

2° un examen pratique;

3° un examen médical;

4° un examen psychologique.

Le juge doit imposer l'examen médical visé au présent paragraphe lorsque le coupable encourt une

een tweede maal veroordeeld wordt wegens overtreding van de artikelen 34, § 2 of 35 binnen een termijn van drie jaar.

De examens en onderzoeken bedoeld in deze paragraaf zijn niet van toepassing op de houders van een buitenlands rijbewijs die niet voldoen aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen. »

Art. 19

Artikel 40 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 40. — De Koning bepaalt volgens welke regels de vervallenverklaringen die als straf zijn uitgesproken ingaan alsmede de nadere regels voor het uitvoeren van die vervallenverklaringen. »

Art. 20

Artikel 41 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 21

In artikel 42 van dezelfde wet worden de woorden « voertuig of een luchtschip of tot het geleiden van een rijdier » vervangen door « motorvoertuig ».

Art. 22

Artikel 44 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 44. — Hij die wegens lichamelijke ongeschiktheid van het recht tot sturen vervallen is verklaard, kan, indien aan zijn ongeschiktheid een einde is gekomen, van dit verval ontheven worden volgens de nadere regels door de Koning bepaald ».

Art. 23.

Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 45. — De rechter kan het verval het recht tot sturen beperken tot de categorieën van voertuigen die hij aangeeft overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning krachtens artikel 26.

Het verval moet ten minste betrekking hebben op de categorie van voertuigen waarmee de overtreding die aanleiding heeft gegeven tot het verval, werd begaan ».

deuxième condamnation du chef d'infraction aux articles 34, § 2 ou 35 dans un délai de trois ans.

Les examens prévus par le présent paragraphe ne sont pas applicables aux titulaires d'un permis de conduire étranger qui ne répondent pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge. ».

Art. 19

L'article 40 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 40. — Le roi détermine les règles selon lesquelles les déchéances prononcées à titre de peine prennent cours et les modalités d'exécution de ces déchéances ».

Art. 20

L'article 41 de la même loi est abrogé.

Art. 21

A l'article 42 de la même loi, les mots « un véhicule, un aéronef ou une monture » sont remplacés par les mots « un véhicule à moteur ».

Art. 22.

L'article 44 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 44. Celui qui a été déchu du droit de conduire pour incapacité physique peut être relevé de sa déchéance, lorsque son incapacité a pris fin, selon les modalités déterminées par le Roi ».

Art. 23.

L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 45. — Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux catégories de véhicules qu'il indique conformément aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 26.

La déchéance doit cependant s'appliquer au moins à la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction qui a donné lieu à la déchéance a été commise ».

Art. 24

Artikel 46 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 25

In artikel 48 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « acht dagen » worden vervangen door de woorden « vijftien dagen » ;

2° het 1° wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 1° een motorvoertuig bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, spijs het tegen hem uitgesproken verva^l of de opschorting van het recht tot sturen opgelegd overeenkomstig artikel 25 § 1, 3° ».

3° in 2° worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

Art. 26

In artikel 51, 2° van dezelfde wet worden de woorden « artikel 38, § 2 » vervangen door de woorden « artikel 38, § 1, 5° of § 2, wegens overtreding van artikel 48, 1° ».

Art. 27

Artikel 55 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 55. — Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs kan onmiddellijk ingetrokken worden :

1° in de gevallen bedoeld in artikel 60, §§ 3 en 4 ;

2° indien de bestuurder de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken ;

3° indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk aan een zware fout van de bestuurder te wijten is, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt ;

4° indien de bestuurder of de persoon die hem begeleidt met het oog op de scholing vervallen is verklaard van het recht tot het besturen van een motorvoertuig van de categorie van het voertuig dat hij gebruikt ;

5° indien de bestuurder een van de speciaal door de Koning aangewezen overtredingen bedoeld in artikel 29, heeft begaan.

Indien de bestuurder, in de gevallen bedoeld onder 1° of 4°, begeleid wordt met het oog op de scholing, kan het rijbewijs waarvan de begeleider houder is, onmiddellijk ingetrokken worden.

Art. 24

L'article 46 de la même loi est abrogé.

Art. 25

A l'article 48 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, sont apportées les modifications suivantes :

1° Les mots « huit jours » sont remplacés par les mots « quinze jours » ;

2° le 1° est remplacé par la disposition suivante :

« 1° conduit un véhicule à moteur ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage en dépit de la déchéance prononcée contre lui ou de la suspension du droit de conduire imposée conformément à l'art. 25, § 1^{er}, 3° ».

3° au 2°, dans le texte français, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

Art. 26

Al'article 51, 2° de la même loi les mots « article 38, § 2 » sont remplacés par les mots « article 38, § 1^{er}, 5° ou § 2, du chef d'infraction à l'article 48, 1° ».

Art. 27

L'article 55 de la même loi, modifié par les lois du 9 juillet 1976 et du 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 55. — Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu peut être retiré immédiatement :

1° dans les cas visés à l'article 60, §§ 3 et 4 ;

2° si le conducteur a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles ;

3° si l'accident de roulage, apparemment imputable à la faute grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort ;

4° si le conducteur ou la personne qui l'accompagne en vue de l'apprentissage est déchu du droit de conduire un véhicule à moteur de la catégorie du véhicule qu'il utilise ;

5° si le conducteur a commis une des infractions spécialement désignées par le Roi, visées à l'article 29.

Si, dans les cas visés par les dispositions reprises au 1° ou par le 4°, le conducteur est accompagné d'une personne en vue de l'apprentissage, le permis de conduire dont celle-ci est titulaire peut être retiré immédiatement.

Onmiddellijke intrekking wordt bevolen door de procureur des Konings, hetzij door de krijgsauditeur wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt. Onmiddellijke intrekking kan echter alleen door de procureur-generaal bij het Hof van beroep of door de auditeur-generaal bij het militair gerechtshof worden gelast indien de feiten tot de bevoegdheid van een dezer hoven behoren.

De bestuurder of de persoon die begeleidt, bedoeld in de bepalingen van lid 1, 1° of in lid 2, is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de politie of van de rijkswacht, na vordering van het openbaar ministerie dat de intrekking heeft bevolen. Doet hij dit niet, dan mag dit openbaar ministerie het in beslag nemen van het document bevelen »

Art. 28

Artikel 56 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 56. — Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden.

Het moet worden teruggegeven ;

1° na 15 dagen, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord ; deze beslissing kan eenmaal of meermalen hernieuwd worden ;

2° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt ;

3° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat ».

Art. 29

In artikel 58, lid 2, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden « 1 frank » vervangen door de woorden « 5 frank ».

Art. 30

Het opschrift van Hoofdstuk IX van Titel IV van dezelfde wet, wordt vervangen door het volgende opschrift :

Le retrait immédiat est ordonné soit par le procureur du Roi, soit par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du Conseil de Guerre. Il ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la Cour d'Appel ou par l'auditeur général près la Cour Militaire lorsque les faits sont de la compétence d'une de ces Cours.

Le conducteur ou la personne qui accompagne, visée par les dispositions reprises au 1^{er} alinéa, 1° ou par le deuxième alinéa, est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par la police ou la gendarmerie, sur réquisition du ministère public qui a ordonné le retrait. A défaut, ce ministère public peut ordonner la saisie du document ».

Art. 28.

L'article 56 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 56. — Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire.

Il est obligatoirement restitué :

1° après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours l'intéressé ou son conseil étant à sa demande préalablement entendu ; cette décision peut être renouvelée une ou plusieurs fois ;

2° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire ;

3° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire ».

Art. 29

A l'article 58, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « 1 franc » sont remplacés par les mots « 5 francs ».

Art. 30

L'intitulé du Chapitre IX du Titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

« HOOFDSTUK IX

Alcoholopname : ademtest, ademanalyse en tijdelijk verbod tot sturen ».

Art. 31

Artikel 59 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 59. — § 1. De officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings en van de krijgsauditeur, het personeel van de rijkswacht alsook de ambtenaren en beambten van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft :

1° aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is;

2° aan ieder die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

3° aan ieder die aanstalten maakt om op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen.

§ 2. De overheidsagenten bedoeld in § 1, kunnen in dezelfde omstandigheden, zonder voorafgaande ademtest, een ademanalyse opleggen, die erin bestaat te blazen in een toestel dat de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 3. Op verzoek van de persoon aan wie een ademanalyse wordt opgelegd, moeten er twee opeenvolgende analyses worden uitgevoerd waarbij het verschil van de resultaten niet meer mag bedragen dan 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.

§ 4. De toestellen gebruikt voor de ademtest en voor de ademanalyse moeten gehomologeerd zijn, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning die bovendien de bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kan vaststellen. »

Art. 32

Artikel 60 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 60. — § 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van meer dan 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

« CHAPITRE IX

Imprégnation alcoolique : test de l'haleine, analyse de l'haleine et interdiction temporaire de conduire ».

Art. 31

L'article 59 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 59. — § 1^{er}. Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi et de l'auditeur militaire, le personnel de la gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré :

1° à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;

2° à toute personne qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;

3° à toute personne qui, dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture.

§ 2. Les agents de l'autorité visés au § 1^{er} peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

§ 3. A la demande de la personne à laquelle une analyse de l'haleine est imposée, il doit être procédé à deux analyses successives dont la différence entre les résultats ne peut pas être supérieure 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.

§ 4. Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation, conformément aux dispositions arrêtées par le Roi, qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation de ces appareils. »

Art. 32

L'article 60 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 60. — § 1^{er}. Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 2. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of het geleiden van een rijder is verboden aan iedere persoon die een voertuig bestuurde of een rijder geleidde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van drie uren te rekenen vanaf de vaststelling;

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft;

§ 3. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of het geleiden van een rijder is verboden aan iedere persoon die een voertuig bestuurde of een rijder geleidde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van zes uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet;

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

3° ingeval van weigering van de ademtest of van de ademanalyse;

§ 4. Wanneer, wegens een andere reden dan de weigering, noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2 of in de toestand bedoeld in artikel 35, dan is het hem verboden voor de duur van zes uren, te rekenen vanaf de vaststelling, op een openbare plaats een voertuig of een rijder te besturen of een bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing.

§ 5. Vooraleer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw een voertuig of een rijder op een openbare plaats te besturen of de bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing, wordt hem, in de gevallen bedoeld onder de §§ 3 en 4, een nieuwe ademanalyse opgelegd.

In het geval deze ademanalyse 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 één periode van zes uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of de weigering.

In het geval evenwel deze ademanalyse 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 begelei-

§ 2. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de trois heures à compter de la constatation;

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

2° lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme;

§ 3. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de six heures à compter de la constatation :

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

2° lorsqu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

3° en cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine;

§ 4. Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'apprêtait à conduire ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2 ou dans l'état visé à l'article 35, il lui est interdit, pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un véhicule ou une monture dans un lieu public ou d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage.

§ 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 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 ou du refus.

Toutefois au cas où l'analyse de l'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'ac-

den verlengd met een periode van drie uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse.

§ 6. De bepalingen van dit artikel doen geen afbreuk aan de toepassing van andere wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de openbare dronkenschap.

§ 7. De overheidsagenten bedoeld in artikel 59, § 1, zijn belast met de toepassing van dit artikel. »

Art. 33

Artikel 61 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Na het verstrijken van de in artikel 60 bedoelde termijn wordt het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs niet teruggegeven indien artikel 55 wordt toegepast. »

Art. 34

In artikel 62 van dezelfde wet, worden het eerste en het tweede lid vervangen door de volgende bepalingen :

« De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en van de ter uitvoering daarvan uitgevaardigde besluiten, stellen de overtredingen van deze bepalingen vast door processen-verbaal die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen.

Die vaststellingen mogen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen, zoals foto's, die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden.

Deze toestellen mogen slechts worden aangewend volgens de nadere regels die door de Koning worden bepaald.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de overtreder gezonden binnen de acht dagen na de vaststelling.

Art. 35

Artikel 63 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 63 — § 1. De in artikel 59, § 1, bedoelde overheidsagenten moeten de in 1° en 2° van dezelfde paragraaf bedoelde personen verplichten een bloedmonster te laten nemen door een daartoe opgevoerde geneesheer :

1° in het geval de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht en een ademanalyse niet uitgevoerd kan worden;

compagner est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine.

§ 6. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions légales relatives à la répression de l'ivresse publique.

§ 7. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, sont chargés de l'application du présent article. »

Art. 33

L'article 61 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est complété par l'alinéa suivant :

« A l'expiration du délai visé à l'article 60, le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu n'est pas restitué lorsqu'il est fait application de l'article 55. »

Art. 34

Dans l'article 62 de la même loi, les alinéas 1^{er} et 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions à ces dispositions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire.

Ces constatations peuvent, même si le verbalisant n'était pas présent sur les lieux de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels, tels que des photographies, fournis par des appareils fonctionnant automatiquement.

Ces appareils ne peuvent être utilisés que conformément aux modalités fixées par le Roi.

Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les huit jours de la constatation.

Art. 35

L'article 63 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 63 — § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1^{er}, doivent imposer aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet :

1° au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 mg et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

2° in het geval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden en betrokkene zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2, of in de toestand bedoeld in artikel 35.

§ 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, § 2, bewezen is. »

Art. 36

In artikel 65, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« In geval van overtreding van artikel 34, § 1, is het voorstel tot inning van een som volgens dezelfde voorwaarden verplicht. »

2° het tweede lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« Evenwel, in geval van overtreding van artikel 34, § 1, is deze som gelijk aan de voor deze overtreding bepaalde minimumboete, vermeerderd met de opdecimen. »

Art. 37

Artikel 68 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 68. — De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze wet alsmede van de ter uitvoering van deze wet vastgestelde besluiten, verjaart door verloop van een jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan; deze termijn bedraagt evenwel drie jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan voor overtredingen van artikel 30, § 1, 33, 34, § 2 en 35. »

Art. 38

In dezelfde wet wordt een titel VI ingevoegd die het artikel 69 omvat en als volgt luidt :

« TITEL VI

Allerlei bepalingen

Art. 69

De Koning bepaalt de nadere regels inzake schrapping van de vermeldingen betreffende de vervallen verklaringen van het recht tot sturen die, krachtens vroegere wettelijke bepalingen, voorkomen op de identiteitskaarten, op de als zodanig geldende bewijzen alsook op de rijbewijzen. »

2° au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2, ou dans l'état visé à l'article 35.

§ 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, § 2, est établie. »

Art. 36

A l'article 65, § 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 1^{er} est complété par la disposition suivante :

« En cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, la proposition de paiement d'une somme est obligatoire selon les mêmes conditions. »

2° l'alinéa 2 est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, en cas d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, cette somme est égale à l'amende minimale prévue pour cette infraction, majorée des décimes additionnels. »

Art. 37

L'article 68 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 68. — L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise; ce délai est toutefois de trois ans, à dater du jour où l'infraction a été commise, pour les infractions aux articles 30, § 1^{er}, 33, 34, § 2 et 35. »

Art. 38

Un titre VI, comprenant l'article 69, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« TITRE VI

Dispositions diverses

Art. 69

Le Roi règle les modalités de radiation des mentions relatives aux déchéances du droit de conduire qui, en vertu de dispositions légales antérieures, figurent sur les cartes d'identité, les titres qui en tiennent lieu ainsi que les permis de conduire. »

HOOFDSTUK II

Bepalingen tot wijziging 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

Art. 39

In artikel 1, § 1, 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, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de inleidende volzin wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 1. De Koning bepaalt : »;

2° het tweede lid wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren 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. »

Art. 40

Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 2 – § 1. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen kunnen de intrekking van de goedkeuring omvatten die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 2. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden.

CHAPITRE II

Dispositions modificatives de 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

Art. 39

A l'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que des accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes :

1° la phrase liminaire est remplacée par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Le Roi arrête : »;

2° l'alinéa 2 est remplacé par l'aliné suivant :

« Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'ensemble du territoire 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. »

Art. 40

L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 2 – § 1^{er}. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont conformes au type agréé ou homologué.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent comprendre le retrait de l'homologation, qui ne peut être prononcé qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 2. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden.

Deze maatregelen die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, kan voor de rechtbank van eerste aanleg een vordering instellen bij middel van een verzoekschrift ingediend op de wijze van het kort geding, ten einde het uit de handel en in voorkomend geval uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren te gelasten.

Er wordt uitspraak gedaan niettegenstaande elke vervolging uitgeoefend om reden van dezelfde feiten voor ieder ander rechtscollège.

De uitspraak is uitvoerbaar bij voorraad niettegenstaande elk verhaal en zonder borgtocht.

HOOFDSTUK III

Bepaling betreffende de inwerkingtreding

Art. 41

De Koning bepaalt voor elke bepaling van deze wet de dag waarop ze in werking treedt.

Gegeven te Brussel, 11 januari 1990.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

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

J.-L. DEHAENE

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

M. WATHELET

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables.

Ces mesures, qui peuvent consister en amendes administratives, dont le montant et les modalités sont fixés par lui ou comprendre le retrait de l'agrément ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et d'organismes chargés du contrôle des véhicules, en circulation dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 3. Le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions peut intenter, devant le tribunal de Première Instance, par voie de requête introduite selon les formes du référé, une action en vue d'ordonner le retrait de la vente et éventuellement, de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

Il est statué sur la demande nonobstant toute poursuite exercée en raison des mêmes faits devant toute autre juridiction.

Le jugement est exécutoire par provision nonobstant tout recours et sans caution.

CHAPITRE III

Disposition fixant vigueur

Art. 41

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 11 janvier 1990.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

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

J.-L. DEHAENE

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre de la Justice,*

M. WATHELET