

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2008-2009

---

6 FEBRUARI 2009

---

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, om de rechter de mogelijkheid te geven een recidiverende overtreder in staat van alcoholopname of van dronkenschap de plaatsing van een alcoholslot op te leggen**

(Ingediend door de dames Christine Defraigne en Dominique Tilmans)

---

## TOELICHTING

---

De Europese Commissie heeft vastgesteld dat rijden onder invloed een van de belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen is, samen met overdreven snelheid en het niet gebruiken van de autogordel.

Volgens het *European Road Safety Observatory* wijten deskundigen 25 tot 45 % van de verkeersongevallen aan alcoholconsumptie. België is helaas geen uitzondering op die vaststelling.

De staatssecretaris voor Mobiliteit en het Observatorium voor de verkeersveiligheid hebben eind 2008 een tussentijdse balans opgemaakt van de controles tijdens de feestdagen. De gegevens zijn afkomstig van alle verkeersposten van de federale politie en van nagenoeg alle lokale politiezones. Die politiediensten hebben meer dan 116 000 ademtests afgenomen, wat aanzienlijk meer is dan in dezelfde periode van vorig jaar.

Voor 4,8 % van de bestuurders bleek de test positief. Dat is een lichte daling tegenover het jaar voordien, toen 5,2 % van de tests positief was. Het aantal gevallen waarin het parket vroeg het rijbewijs onmiddellijk in te trekken is evenwel sterk gestegen, van 1 311 vorig jaar naar 1 833 dit jaar (+ 39,8 %).

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2008-2009

---

6 FÉVRIER 2009

---

**Proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, afin de permettre au juge d'imposer au contrevenant récidiviste en état d'imprégnation alcoolique et d'ivresse l'installation d'un alcoolock**

(Déposée par Mmes Christine Defraigne et Dominique Tilmans)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

La conduite sous l'influence de l'alcool a été identifiée par la Commission européenne comme l'une des principales causes d'accidents mortels avec les excès de vitesse et la non-utilisation de la ceinture de sécurité.

Selon le *European Road Safety Observatory*, les experts attribuent 25 à 45 % des accidents de la route à la consommation d'alcool. La Belgique n'échappe malheureusement pas à ce constat.

Le secrétaire d'État à la Mobilité et l'Observatoire pour la sécurité routière ont dévoilé, fin 2008, le bilan intermédiaire des contrôles effectués pendant la période des fêtes. Ces données proviennent de tous les postes de circulation de la police fédérale et de la quasi-totalité des zones de police locales. Ces services de police ont effectué plus de 116 000 tests d'haleine, ce qui représente une augmentation considérable par rapport à la même période l'an dernier.

Le test s'est avéré positif pour 4,8 % des conducteurs. Il s'agit d'un résultat en légère baisse. L'année passée, 5,2 % des tests étaient positifs. En revanche, le nombre de retraits immédiats de permis demandés par les parquets a fortement augmenté et est passé de 1 311, l'an dernier, à 1 833 cette année (+ 39,8 %).

Bij de gerichte controles is het percentage positieve bestuurders licht gedaald. Bij de routinecontroles of bij de controles na een ongeval ligt het aantal positieve bestuurders echter hoger dan in 2007.

Alcohol is een probleem dat men ernstig moet nemen. Volgens een onderzoek dat het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid in 2001 publiceerde, gebruikte 10% van de mannelijke bevolking teveel alcohol. Met overmatig alcoholgebruik bedoelt het Instituut elk gebruik dat problemen met zich brengt voor het individu en/of voor zijn omgeving, zoals gezins- en relationele problemen, problemen op het werk, het feit dat alcohol in het geniep wordt gebruikt, black outs ... Die alcoholgebruikers worden niet als drankverslaafden beschouwd, maar velen onder hen dreigen het te worden.

Uit een onderzoek dat marktonderzoeker GfK eind 2008 afnam, blijkt dat 11% van de Belgen eenmaal per dag alcohol drinkt. België prijkt op de tweede plaats van de Europese rangschikking. Alleen onze Nederlandse burens doen « beter » met 12%.

Bij alcoholgerelateerde verkeersongevallen spelen twee opmerkelijke factoren een rol. Het gaat om de leeftijd van de bestuurder en om de misverstanden rond de effecten van alcohol.

Zowel in de week als in het weekend vallen de meeste verkeersdoden in de leeftijdscategorie van 18 tot 34 jaar (430 doden, of 40%, waarvan 116 doden in de weekendnachten). Bijna een derde van de ongevallen doet zich in het weekend voor. Drie vierden van de verkeersdoden laten bovendien het leven buiten de bebouwde kom, meer bepaald in de nabijheid van de uitgaansgelegenheden. Het is daarom teleurstellend dat de meeste controles plaatsvinden in de bebouwde kom, terwijl het gevaar elders groter is.

Sommige bestuurders achten zich nog in staat te sturen zolang ze zich niet dronken voelen. Ze denken dat hun gedrag achter het stuur niet verandert door het nuttigen van « enkele glazen » en dat ze geen groter risico lopen. Anderen rekenen op allerlei dranken, pillen of andere middeltjes om snel weer nuchter te worden. In werkelijkheid kan geen enkel geneesmiddel of geen enkele drank het alcoholgehalte in het bloed of in de uitgeademde alveolaire lucht snel doen afnemen. Koffie verlengt zelfs het effect van alcohol in het organisme. Ook door een luchtje te scheppen kan men de alcohol in het bloed niet neutraliseren, men verhoogt het effect ervan zelfs. Het heeft evenmin veel zin te pogen achterhalen hoeveel glazen men mag drinken, want dat varieert van individu tot individu en hangt af van het gewicht van de persoon, van het feit of hij al dan niet gegeten heeft, enz.

Si le pourcentage de conducteurs positifs a légèrement régressé à l'occasion des contrôles ciblés, il n'en va pas de même des contrôles de routine ou à la suite d'un accident. En ces cas, le pourcentage de conducteurs positifs est, en revanche, en hausse par rapport à 2007.

L'alcool est un fléau qu'il ne faut pas négliger. Selon une enquête publiée par l'Institut scientifique de santé publique publiée en 2001, 10% de la population masculine belge consommait trop d'alcool. Par consommation excessive, l'Institut entend toute consommation entraînant des problèmes pour l'individu et/ou son entourage, tels que des problèmes familiaux ou relationnels, des problèmes au travail, le fait de boire en cachette, des trous noirs ... Ces consommateurs ne sont pas considérés comme des alcooliques mais bon nombre d'entre eux risquent de le devenir.

Une enquête réalisée par le Bureau GfK fin 2008 a révélé que 11% des Belges boivent de l'alcool une fois par jour. La Belgique trône en seconde place du classement européen. Seuls nos voisins néerlandais font « mieux » avec 12%.

En ce qui concerne, les accidents de la route liés à l'alcool, deux facteurs peuvent être mis en exergue. Il s'agit de l'âge du conducteur et des croyances erronées sur les effets de l'alcool.

En effet, la catégorie d'âge la plus touchée par les accidents mortels est celle des 18 à 34 ans, tant en semaine que le week-end (430 tués, soit 40%, dont 116 tués pendant les nuits de week-end). Près d'un tiers des accidents surviennent le week-end. Trois quarts des accidentés perdent la vie en dehors des agglomérations, notamment à proximité des lieux de sortie. On peut, dès lors, regretter que les contrôles organisés sur le terrain soient effectués la plupart du temps en agglomération alors que les situations les plus dangereuses se situent rarement là.

Certains conducteurs estiment aussi qu'ils sont encore en état de conduire tant qu'ils ne se sentent pas ivres. Ils pensent que leur comportement au volant n'est pas modifié par l'absorption de « quelques verres » et qu'ils ne courent pas davantage de risques. D'autres comptent sur diverses boissons, pilules ou autres remèdes pour redevenir sobres rapidement. En vérité, aucun médicament ni boisson de quelque sorte ne peut faire subitement diminuer la concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air alvéolaire expiré. Au contraire, le café prolonge les effets de l'alcool dans l'organisme. Le fait de prendre l'air ne permet pas non plus de neutraliser l'alcool dans le sang mais ne fait qu'en renforcer les effets. Essayer de connaître le nombre de verres autorisés n'a pas non plus beaucoup de sens, car cela varie d'un individu à l'autre et dépend notamment du poids de la personne, du fait qu'elle ait mangé ou non, etc.

Ons wetgevend arsenaal werd uitgebreid zodat wie onder invloed van alcohol achter het stuur durft plaats te nemen, strenger wordt gestraft. Die strengere maatregelen zijn bijvoorbeeld de hogere bedragen van de geldboetes, de bijkomende gevangenisstraffen, of de mogelijkheid om de vervallenverklaring van het recht tot sturen uit te spreken om de recidivisten te sanctioneren.

We hebben echter al vastgesteld dat er nog een hele weg af te leggen is om de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren, vooral omdat België zich er in 2002 bij de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid ten opzichte van de Europese Unie toe heeft verbonden tegen 2010 het aantal verkeersdoden met de helft te verminderen. Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak voor mensen onder 45 jaar en veroorzaken elk jaar 40 000 overlijdens in de Unie.

De Belgische politieke wereld heeft dus van de daling van het sterftecijfer op de wegen een van zijn belangrijkste aandachtspunten gemaakt. Het blijft een moeilijke opdracht. Volgens statistieken die de algemene directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie in 2008 gepubliceerd heeft, steeg het aantal ongevallen op de Belgische wegen in 2007 met 1,3 % en het aantal slachtoffers met 0,8 %. Het enige positieve gegeven is dat het aantal overlijdens licht afneemt (- 0,2 %). Die statistieken zijn gebaseerd op de verkeersongevallen die door de politiediensten en de parketten geregistreerd werden.

België staat blijkbaar nog ver van de doelstelling die de Europese Unie inzake verkeersveiligheid heeft vooropgesteld. Er zijn dus nieuwe oplossingen nodig om de overtreder ertoe aan te zetten zijn gedrag te wijzigen. Het Nationaal Alcohol Actie Plan 2008-2012 van 10 maart 2008 voorziet in concrete maatregelen in verband met alcohol en rijden. Een ervan is het alcoholslot als preventieve en bestraffende maatregel.

Het alcoholslot of de ademalcoholtest is een mechanisme dat ervoor zorgt dat het voertuig niet start wanneer de alcoholconcentratie in de adem van de gecontroleerde bestuurder te hoog is.

Concreet gaat het om een elektronisch apparaat dat verbonden is met een startonderbreker die in werking treedt zodra de alcoholconcentratie in de adem van de bestuurder hoger is dan 0,5 promille. De bestuurders moeten een blaastest afleggen voor ze de contactsleutel kunnen omdraaien. Het resultaat van de test bepaalt of de motor start.

Uit experimenten in de Verenigde Staten en Canada is gebleken dat een verplicht alcoholslot leidt tot een significante afname van de gevallen van recidive met 40 tot 95 %. Voortaan kan de rechter in die landen, net als in Australië, recidivisten voorstellen een alcoholslot in hun voertuig te laten plaatsen, in plaats van hun rijbewijs af te nemen.

Notre arsenal législatif s'est étoffé et réprime plus sévèrement ceux qui s'aventurent à prendre le volant sous l'influence de l'alcool. Parmi ces mesures, l'augmentation du montant des amendes, la création de peines d'emprisonnements supplémentaires ou encore la possibilité de prononcer la déchéance du droit de conduire pour sanctionner les récidivistes.

Toutefois, comme on a pu le constater, il reste encore du chemin à parcourir pour améliorer la sécurité des usagers. D'autant plus qu'en 2002, la Belgique s'est engagée à l'égard de l'Union européenne, lors des états généraux de la sécurité routière, à diminuer de moitié pour l'année 2010 le nombre de décès sur la route. Première cause de mortalité chez les moins de 45 ans, l'accident de roulage est à l'origine de 40 000 décès chaque année au sein de l'Union européenne.

Le monde politique belge a donc fait de la réduction du taux de mortalité sur les routes l'une de ses principales préoccupations. La tâche n'en demeure pas moins ardue. Selon des statistiques publiées en 2008 par la direction générale Statistique et Information économique du SPF Économie, on a relevé sur les routes belges en 2007 une augmentation de 1,3 % du nombre d'accidents et de 0,8 % du nombre de victimes. Seule note positive, le nombre de décès est en légère diminution (- 0,2 %). Ces statistiques ont été établies sur la base des accidents de la route enregistrés par les services de police et les parquets.

La Belgique semble encore loin de l'objectif fixé par l'Union européenne, en matière de sécurité routière. De nouvelles solutions destinées à inciter le contrevenant à modifier son comportement doivent donc être envisagées. Le Plan d'action national d'alcool 2008-2012 du 10 mars 2008 prévoit des mesures concrètes en ce qui concerne l'alcool au volant. Parmi celles-ci, figure la possibilité de recourir à l'« alcolock » dans le cadre de la prévention et de la répression.

L'alcolock ou « ethylotest » est un mécanisme qui empêche le véhicule de démarrer lorsque le conducteur contrôlé présente une concentration trop forte d'alcool dans l'haleine.

Concrètement, il s'agit d'un appareil électronique relié à un système de verrouillage qui entre action dès l'instant où le conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 pour mille. Les conducteurs doivent souffler dans l'éthylotest avant de pouvoir tourner la clé de contact. Du résultat de ce test dépend le démarrage du véhicule.

Des expériences réalisées aux États-Unis et au Canada ont démontré que l'obligation de disposer d'un alcolock a entraîné une diminution significative des cas de recidive, cette régression allant de 40 à 95 %. Désormais, dans ces pays, à l'instar de l'Australie, un juge peut proposer aux récidivistes de recourir au placement d'un alcolock à l'intérieur de leur véhicule en lieu et place d'un retrait de leur permis de conduire.

Tevens werd in vier landen van de Europese Unie, waaronder België, van 2004 tot 2006 een proefproject rond het «alcoholslot» gevoerd. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid voerde het Belgische gedeelte van het onderzoek, en coördineerde het geheel van het project. Uit dat onderzoek, dat door de Europese Unie gesteund wordt, blijkt dat het alcoholslot redelijkerwijze in een Europese context kan worden aangewend. Er zijn overigens aanbevelingen gedaan om dat systeem in de toekomst op het hele Europese grondgebied toe te passen.

In het Franse departement Haute-Savoie heeft men automobilisten die werden aangehouden in staat van dronkenschap voorgesteld een alcoholslot te installeren als alternatief voor strafrechtelijke vervolging. Dat gebeurt op hun kosten en voor een periode van zes maanden. De resultaten zijn bemoedigend, aangezien de recidive met 50 % afgenomen is. Tevens hebben de overtreeders hun alcoholgebruik aanzienlijk vermindert wanneer ze nog achter het stuur moesten plaatsnemen.

Onderhavig voorstel beveelt dus aan een nieuwe straf in te stellen in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer. Die bestaat erin een automobilist die voor de tweede keer geverbaliseerd en veroordeeld is wegens rijden in staat van dronkenschap te dwingen een alcoholslot te installeren in zijn voertuig. Dat apparaat moet in de auto blijven gedurende een periode van een tot drie jaar.

Het gaat om een alternatieve straf die de rechter kan opleggen in plaats van de vervallenverklaring van het recht tot sturen. De rechter kan die straf uitspreken voor alle voertuigen van de plegger van het misdrijf of die alleen hem ter beschikking staan voor een periode die minstens gelijk is aan de periode waarin het alcoholslot gehandhaafd blijft.

Het apparaat wordt op kosten van de overtreder geplaatst. Wegens de relatief hoge kostprijs van de plaatsing (naar schatting ongeveer 1 500 euro), heeft de rechter de mogelijkheid de plaatsingskosten van het alcoholslot geheel of gedeeltelijk op het bedrag van de geldboete in mindering te brengen.

De Koning bepaalt de kenmerken en de normaliseringsvoorwaarden van de alcoholsloten, alsook de voorwaarden voor plaatsing en onderhoud ervan.

\*  
\* \*

Un projet-pilote consacré aux «alcolocks» a également été mené, entre 2004 et 2006, au sein de quatre pays de l'Union européenne, dont la Belgique. L'Institut belge de sécurité routière s'est chargé du volet belge de l'étude ainsi que de la coordination du projet dans son ensemble. Il ressort de cette étude, soutenue par la Communauté européenne, que l'alcolock peut être raisonnablement utilisé dans un contexte européen. Des recommandations pour une application future de ce système sur tout le territoire européen ont d'ailleurs été formulées.

En France, dans le département de Haute-Savoie, l'installation d'un éthylotest antidémarrage a été proposée comme alternative aux poursuites pénales à des automobilistes arrêtés en état d'ivresse: cela à leurs frais et pour une période de six mois. Les résultats sont encourageants puisque le taux de récidive a diminué de 50 %. En outre, les contrevenants ont considérablement réduit leur consommation d'alcool lorsqu'ils étaient amenés, par la suite, à prendre le volant.

La présente proposition préconise donc d'instaurer une nouvelle peine dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. Celle-ci consiste à contraindre un automobiliste verbalisé et condamné pour la seconde fois pour conduite en état d'ivresse d'installer un éthylotest antidémarrage à l'intérieur de son véhicule. Cet appareil devra être maintenu dans l'habitacle pendant une période allant d'un à trois ans.

Il s'agit d'une peine alternative que le juge pourra infliger en lieu et place d'une déchéance du droit de conduire. Le juge pourra prononcer cette peine à l'égard de tous les véhicules appartenant à l'auteur de l'infraction ou mis à sa disposition exclusive pour une durée au moins égale à celle du maintien de l'alcolock.

L'installation de l'appareil se fera aux frais du contrevenant. En raison du coût relativement élevé de l'installation (celle-ci est évaluée à environ 1500 euros), le juge dispose de la possibilité de déduire, totalement ou partiellement, du montant de l'amende les frais relatifs à la mise en place de l'alcolock.

C'est au Roi qu'il conviendra de déterminer les caractéristiques et les conditions de la normalisation des alcolocks ainsi que les conditions de leur installation et de leur entretien.

Christine DEFRAIGNE.  
Dominique TILMANS.

\*  
\* \*

**WETSVOORSTEL**

## Artikel 1

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

## Art. 2

In artikel 36, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, worden de woorden « of met de plaatsing van een alcoholslot voor een duur van ten minste een jaar en ten hoogste drie jaar » ingevoegd tussen het woord « voorgoed, » en het woord « wordt ».

## Art. 3

In titel IV van dezelfde wet wordt een hoofdstuk VIII<sup>ter</sup> ingevoegd, bestaande uit een artikel 58<sup>ter</sup>, luidende :

« Hoofdstuk VIII<sup>ter</sup>. Plaatsing van een alcoholslot in het voertuig als straf

Art. 58<sup>ter</sup>. — Indien de rechter een veroordeling uitspreekt wegens een overtreding van artikel 36, kan hij de plaatsing van een alcoholslot in het voertuig uitspreken voor een periode van ten minste een jaar en ten hoogste drie jaar, op voorwaarde dat hij het recht tot sturen niet vervallen verklaart en voor zover het voertuig of de voertuigen waarvoor de beslissing van de rechter geldt, eigendom is of zijn van de pleger van het misdrijf of alleen hem ter beschikking staat of staan voor een duur die minstens gelijk is aan de duur van handhaving van het alcoholslot in het voertuig.

Het alcoholslot wordt op kosten van de overtreder geplaatst, met de mogelijkheid voor de rechter om die kosten geheel of gedeeltelijk in mindering te brengen op het bedrag van de opgelegde geldboete.

De kenmerken en de normaliseringsvoorwaarden van de alcoholsloten, alsook de voorwaarden voor plaatsing en onderhoud ervan worden door de Koning bepaald. »

16 januari 2008.

**PROPOSITION DE LOI**Article 1<sup>er</sup>

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

## Art. 2

Dans l'article 36, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par la loi du 7 février 2003, les mots « ou d'une installation d'un alcolock pour une durée d'un an au moins et trois ans au plus » sont insérés entre le mot « définitif, » et le mot « quiconque ».

## Art. 3

Dans le titre IV de la même loi, il est inséré un chapitre VIII<sup>ter</sup>, comprenant un article 58<sup>ter</sup>, rédigé comme suit :

« Chapitre VIII<sup>ter</sup>. Installation d'un alcolock à l'intérieur du véhicule à titre de peine

Art. 58<sup>ter</sup>. — Le juge peut, s'il condamne du chef d'infraction à l'article 36, prononcer l'installation d'un alcolock à l'intérieur du véhicule, pour une période minimale d'un an et maximale de trois ans, à condition qu'il ne prononce pas de déchéance du droit de conduire et pour autant que le ou les véhicules auxquels la décision du juge s'applique soient la propriété de l'auteur de l'infraction ou soient à sa disposition exclusive pour une durée au moins égale à celle du maintien de l'alcolock à l'intérieur du véhicule.

L'alcolock est installé aux frais du contrevenant moyennant la possibilité pour le juge de les déduire, totalement ou partiellement, du montant de l'amende prononcée.

Les caractéristiques et les conditions de la normalisation des alcolocks ainsi que les conditions de leur installation et celles de leur entretien sont fixées par le Roi. »

16 janvier 2008.

Christine DEFRAIGNE.  
Dominique TILMANS.