

KONINKRIJK BELGIË

ROYAUME DE BELGIQUE

ONTWERP VAN WET
TER VERBETERING VAN DE
VERKEERSVEILIGHEIDPROJET DE LOI
RELATIF A L'AMÉLIORATION
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Gezien de impactanalyse van de regelgeving, uitgevoerd overeenkomstig artikels 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging.

Vu l'analyse d'impact de la réglementation réalisée conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative.

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie en de Minister van Mobiliteit,

Sur la proposition du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de la Justice et du Ministre de la Mobilité,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN
WIJ:

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

De Minister van Mobiliteit wordt ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in te dienen:

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

TITEL 1. Algemene bepaling

TITRE 1^{er} - Disposition générale

Artikel 1. – Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Article 1^{er}. – La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

TITEL 2. Bepaling tot wijziging van de wet op het gebruik der talen in gerechtszaken

TITRE 2. Disposition modifiant la loi concernant l'emploi des langues en matière judiciaire

Art. 2. – In artikel 4, § 2, van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 januari 1939 en de wetten van 23 september 1985, 11 juli 1994 en 19 juli 2012, wordt tussen het eerste en tweede lid een lid ingevoegd, luidende :

Art. 2. – Dans l'article 4, § 2, de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, modifié par l'arrêté royal du 30 janvier 1939 et les lois du 23 septembre 1985, 11 juillet 1994 et 19 juillet 2012, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« De verjaring van de strafvordering wordt geschorst voor een termijn van maximum één jaar vanaf het moment van de vraag tot verwijzing tot op de dag van de eerste terechtzitting waarop de behandeling van de zaak ten gronde, opnieuw door de rechtbank zal worden hervat. ».

« La prescription de l'action publique est suspendue pour un délai de maximum un an à partir de la demande de renvoi jusqu'au jour de la première audience où l'affaire sera reprise de nouveau par le tribunal qui poursuivra la procédure au fond. ».

CONSEIL D'ÉTAT
LEGISLATION

13 -10- 2017

RAAD VAN STATE
WETGEVING

TITEL 3. Bepaling tot wijziging van het Strafwetboek

Art. 3. – Artikel 406, derde lid, van het Strafwetboek wordt aangevuld met de volgende zin:

“De rechter kan bovendien het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar of levenslang overeenkomstig de artikelen 38 tot 49/1 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.”.

TITEL 4. Bepalingen tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Art. 4. – In artikel 24, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, worden de woorden “artikel 23, 3°” vervangen door de woorden “artikel 23, § 1, 3°”.

Art. 5. – In artikel 30, § 3, van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 2 maart 2016, artikel 35, laatstelijk vervangen bij de wet van 7 februari 2003, en artikel 48, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 9 maart 2014, wordt in de Nederlandse tekst het woord “voorgoed” telkens vervangen door het woord “levenslang”.

Art. 6. – In artikel 30 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 7 februari 2003, 20 juli 2005, 2 december 2011, 9 maart 2014 en 2 maart 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden “Met geldboete van 200 euro tot 2000 euro” vervangen door de woorden “Met gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar en met geldboete van 200 euro tot 2000 euro of met één van deze straffen alleen”;

TITRE 3. Disposition modifiant le Code pénal

Art. 3. – L'article 406, alinéa 3, du Code pénal, est complété par la phrase suivante :

« En outre, le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus ou à vie conformément aux articles 38 à 49/1 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière. ».

TITRE 4. Dispositions modifiant la loi relative à la police de la circulation routière

Art. 4. – Dans l'article 24, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, remplacé par la loi de 18 juillet 1990, les mots « article 23, 3° » sont remplacés par les mots « article 23, § 1^{er}, 3° ».

Art. 5. – Dans la version néerlandaise de l'article 30, § 3, de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 2 mars 2016, de l'article 35, modifié en dernier lieu par la loi du 7 février 2003, et de l'article 48, modifié en dernier lieu par la loi du 9 mars 2014, le mot « voorgoed » est remplacé chaque fois par le mot « levenslang ».

Art. 6. – A l'article 30 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 7 février 2003, 20 juillet 2005, 2 décembre 2011, 9 mars 2014 et 2 mars 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots « et d'une amende de 200 euros à 2000 euros » sont remplacés par les mots « d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 200 euros à 2000 euros ou d'une de ces peines seulement » ;

2° in paragraaf 1, wordt de bepaling onder 2° hersteld als volgt:

“2° een motorvoertuig bestuurt zonder de voorwaarden of de beperkingen, vermeld op het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs, onder meer in de vorm van codes, na te leven, onverminderd de toepassing van eventuele specifieke bepalingen vervat in deze wet;”;

3° in paragraaf 3, worden de woorden “een jaar” vervangen door de woorden “twee jaar”;

4° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“De gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld bij herhaling van de bepalingen van § 1, § 2 of § 3, binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis met toepassing van een van deze bepalingen, dat in kracht van gewijsde is gegaan.”.

Art. 7. – In artikel 33 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juni 1975 en gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 7 februari 2003, 4 juni 2007, 2 december 2011 en 9 maart 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 1°, wordt het woord « ongeval » vervangen door het woord « verkeersongeval »;

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“Heeft het ongeval voor een ander slagen of verwondingen tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie jaar en met een geldboete van 400 euro tot 5000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar of levenslang.”;

3° in paragraaf 2 wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

2° dans le paragraphe 1^{er}, le 2° est rétabli dans la rédaction suivante :

« 2° conduit un véhicule à moteur sans respecter les conditions ou limitations mentionnées sur le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu notamment sous forme de codes, sans préjudice de l'application d'éventuelles dispositions spécifiques contenues dans la présente loi ; » ;

3° dans le paragraphe 3, les mots « un an » sont remplacés par les mots « deux ans » ;

4° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit :

« Les peines d'emprisonnement et amendes sont doublées en cas de répétition des dispositions du § 1^{er}, § 2 ou § 3, dans les trois ans à dater du prononcé d'un jugement antérieur portant condamnation en application d'une de ces dispositions est passé en force de chose jugée. ».

Art. 7. – A l'article 33 de la même loi, remplacé par la loi du 9 juin 1975 et modifié par les lois du 18 juillet 1990, 7 février 2003, 4 juin 2007, 2 décembre 2011 et 9 mars 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, 1°, le mot « accident » est remplacé par le mot « accident de roulage » ;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Si l'accident a entraîné pour autrui des coups ou des blessures, le coupable est puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois ans et d'une amende de 400 euros à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de trois mois au moins et cinq ans au plus ou à titre définitif. » ;

3° dans le paragraphe 2, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

“Heeft het ongeval voor een ander de dood tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot vier jaar en met een geldboete van 400 euro tot 5000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaar of levenslang.”;

4° in paragraaf 3, worden in de bepaling onder 1°, de woorden “twee jaar” vervangen door de woorden “vier jaar”;

5° in paragraaf 3, worden in de bepaling onder 2°, de woorden “te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan” ingevoegd tussen de woorden “binnen de drie jaar” en de woorden “artikel 33, §2”;

6° in paragraaf 3, worden in de bepaling onder 2°, de woorden “vier jaar” vervangen door de woorden “acht jaar”.

Art. 8. – In artikel 34, § 1, tweede lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 16 maart 1999, 7 februari 2003, 2 december 2011 en 9 maart 2014, worden de woorden “met toepassing van artikel 34, 35 of 37bis, § 1,” ingevoegd tussen de woorden “van een vorig veroordelend vonnis” en de woorden “dat in kracht van gewijsde is gegaan”.

Art. 9. – Artikel 37/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juli 2009 en gewijzigd bij de wet van 9 maart 2014, wordt vervangen als volgt:

“Art. 37/1. § 1. In geval van een veroordeling wegens overtreding van artikel 34, § 2, artikel 35 in geval van dronkenschap of van artikel 36, kan de rechter, indien hij geen definitief verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreekt of geen toepassing maakt van artikel 42, voor een periode van ten minste één jaar en

« Si l'accident a entraîné pour autrui la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de quinze jours à quatre ans et d'une amende de 400 euros à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de trois mois au moins et cinq ans au plus ou à titre définitif. » ;

4° dans le paragraphe 3, au 1°, les mots « deux ans » sont remplacés par les mots « quatre ans » ;

5° dans le paragraphe 3, au 2°, les mots « à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée » sont insérés entre les mots « dans les trois années » et « une infraction » ;

6° dans le paragraphe 3, au 2°, les mots « quatre ans » sont remplacés par les mots « huit ans ».

Art. 8. – Dans l'article 34, § 1^{er}, alinéa 2, de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 16 mars 1999, 7 février 2003, 2 décembre 2011 et 9 mars 2014, les mots « par application de l'article 34, 35 ou 37bis, § 1^{er}, » sont insérés entre les mots « un jugement antérieur portant condamnation » et les mots « et passé en force » .

Art. 9. – L'article 37/1 de la même loi, inséré par la loi du 12 juillet 2009 et modifié par la loi du 9 mars 2014, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 37/1. § 1. En cas de condamnation du chef d'une infraction à l'article 34, § 2, à l'article 35 en cas d'ivresse ou à l'article 36, le juge peut, s'il ne prononce pas la déchéance définitive du droit de conduire un véhicule à moteur ou s'il ne fait pas application de l'article 42, limiter la validité du

ten hoogste drie jaar of levenslang, de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder beperken tot alle motorvoertuigen die zijn uitgerust met een alcoholslot, op voorwaarde dat de overtreder als bestuurder voldoet aan de voorwaarden van het in artikel 61quinquies, § 3, bedoelde omkaderingsprogramma.

In geval van een veroordeling wegens overtreding van artikel 34, § 2, indien de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,78 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 1,8 gram per liter bloed aangeeft, beperkt de rechter de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder tot alle motorvoertuigen die zijn uitgerust met een alcoholslot volgens dezelfde modaliteiten als bedoeld in het eerste lid. Indien de rechter evenwel verkiest om deze sanctie niet op te leggen, motiveert hij dit uitdrukkelijk.

In geval van een veroordeling wegens overtreding van artikel 36, indien het gaat om een bestraffing na een veroordeling met toepassing van artikel 34, § 2 indien de ademanalyse telkens een alcoholconcentratie van ten minste 0,50 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse telkens een alcoholconcentratie van ten minste 1,2 gram per liter bloed aangeeft, beperkt de rechter de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder tot alle motorvoertuigen die zijn uitgerust met een alcoholslot volgens dezelfde modaliteiten als bedoeld in het eerste lid, onverminderd de bepaling van artikel 38, § 6.

§ 2. Evenwel kan de rechter, indien hij zijn beslissing motiveert, een of meerdere voertuigcategorieën aanduiden overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning krachtens artikel 26, waarvan hij de geldigheid van het rijbewijs niet beperkt overeenkomstig § 1. De beperkte geldigheid moet wel ten minste betrekking hebben op de voertuigcategorie waarmee de overtreding die aanleiding heeft gegeven tot toepassing van § 1 werd begaan.

permis de conduire du contrevenant, pour une période d'au moins un an à trois ans au plus ou à titre définitif, à tous les véhicules à moteur équipés d'un éthylotest antidémarrage, à condition que celui-ci remplisse, en tant que conducteur, les conditions du programme d'encadrement visé à l'article 61quinquies, § 3.

En cas de condamnation du chef d'une infraction à l'article 34, § 2, si l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,78 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou si l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 1,8 gramme, le juge limite la validité du permis de conduire du contrevenant aux véhicules à moteur équipés d'un éthylotest antidémarrage selon les mêmes modalités que celles visées à l'alinéa 1^{er}. Toutefois, si le juge choisit de ne pas recourir à cette sanction, il le motive expressément.

En cas de condamnation du chef d'une infraction à l'article 36, s'il s'agit d'une peine après une condamnation en application de l'article 34, § 2, si l'analyse de l'haleine mesure à chaque fois une concentration d'alcool d'au moins 0,50 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou si l'analyse sanguine révèle à chaque fois une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 1,2 gramme, le juge limite la validité du permis de conduire du contrevenant à tous les véhicules à moteur qui sont équipés d'un éthylotest antidémarrage selon les mêmes modalités que celles visées à l'alinéa 1^{er}, sans préjudice de l'article 38, § 6.

§ 2. Toutefois, lorsqu'il motive sa décision, le juge peut indiquer une ou plusieurs catégories de véhicules qu'il indique conformément aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 26, pour lesquelles il ne limite pas la validité du permis de conduire conformément au § 1^{er}. Cependant, la validité limitée doit s'appliquer au moins à la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction qui donne lieu à l'application du § 1^{er} a été commise.

§ 3. De rechter kan de geldboete verminderen met de volledige of gedeeltelijke kosten van de installatie en het gebruik van een alcoholslot in een voertuig evenals de kosten van het omkaderingsprogramma, zonder dat ze minder dan één euro mag bedragen.

§ 4. Met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot een jaar en met een geldboete van 500 euro tot 2000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een periode die ten minste even lang is als de periode waarin de geldigheid van het rijbewijs werd beperkt, wordt gestraft hij die is veroordeeld wegens overtreding van dit artikel en een motorvoertuig bestuurt waarvoor een rijbewijs vereist is en dat niet uitgerust is met het opgelegde alcoholslot, of die als bestuurder niet voldoet aan de voorwaarden van het omkaderingsprogramma.”.

Art. 10. – In artikel 38 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 4 augustus 1996, 16 maart 1999, 7 februari 2003, 20 juli 2005, 21 april 2007, 4 juni 2007, 2 december 2011 en 9 maart 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar” vervangen door de woorden “of levenslang indien de schuldige veroordeeld wordt voor een inbreuk op artikel 419 van het Strafwetboek of binnen de drie jaar”;

2° in paragraaf 2*bis* worden de woorden « , eerste lid, » opgeheven;

3° in paragraaf 3, eerste lid, worden de woorden “specifieke scholingen” vervangen door de woorden “een specifieke opleiding”;

4° in paragraaf 3 wordt het tweede lid opgeheven;

§ 3. Le juge peut diminuer l'amende de tout ou partie du coût de l'installation et de l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage dans un véhicule, ainsi que du coût du programme d'encadrement, sans qu'elle ne puisse s'élever à moins d'un euro.

§ 4. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 euros à 2000 euros, ou d'une de ces peines seulement, et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée équivalente ou supérieure à la période pendant laquelle la validité du permis de conduire a été limitée, quiconque est condamné du chef d'une infraction à cet article et conduit un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est exigé et qui n'est pas équipé de l'éthylotest antidémarrage imposé ou, en tant que conducteur, ne remplit pas les conditions — du programme d'encadrement. ».

Art. 10. – A l'article 38 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 4 août 1996, 16 mars 1999, 7 février 2003, 20 juillet 2005, 21 avril 2007, 4 juin 2007, 2 décembre 2011 et 9 mars 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « ou à titre définitif, si dans les trois ans précédant » sont remplacés par « ou à titre définitif, si le coupable est condamné du chef d'une infraction à l'article 419 du Code pénal ou si, dans les trois ans précédant » ;

2° dans le paragraphe 2*bis*, les mots « , alinéa 1^{er}, » sont supprimés ;

3° dans le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, les mots « des formations spécifiques déterminées » sont remplacés par les mots « une formation spécifique déterminée » ;

4° dans le paragraphe 3, l'alinéa 2 est abrogé ;

5° paragraaf 4 wordt opgeheven ;

6° paragraaf 6 wordt vervangen als volgt:

« § 6. De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig van ten minste drie maanden uitspreken en het herstel van het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor de vier examens en onderzoeken bedoeld in § 3, eerste lid, wanneer de schuldige, in de periode van drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan voor één of meer van de overtredingen bedoeld in de artikelen 29, § 1, eerste lid, 29, § 3, derde lid, 30, §§ 1, 2 en 3, 33, §§ 1 en 2, 34, § 2, 35, 37, 37bis, § 1, 48, 62bis of artikel 22 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen opnieuw wordt veroordeeld voor één van deze overtredingen.

Wanneer de schuldige binnen de drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis, waarin toepassing is gemaakt van artikel 38, § 6, eerste lid, en dat in kracht van gewijsde is gegaan voor één van de in het eerste lid bedoelde overtredingen, opnieuw veroordeeld wordt voor één of meer van deze overtredingen, bedraagt het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig ten minste zes maanden en is het herstel van het recht tot sturen afhankelijk van het slagen voor de vier examens en onderzoeken bedoeld in § 3, eerste lid.

Wanneer de schuldige binnen de drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis, waarin toepassing is gemaakt van artikel 38, § 6, tweede lid, en dat in kracht van gewijsde is gegaan voor één van de in het eerste lid bedoelde overtredingen, opnieuw veroordeeld wordt voor één of meer van deze overtredingen, bedraagt het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig ten minste negen maanden en is het herstel van het recht tot sturen afhankelijk van het slagen voor de vier examens en onderzoeken bedoeld in § 3, eerste lid.»;

5° le paragraphe 4 est abrogé ;

6° le paragraphe 6 est remplacé par ce qui suit :

« § 6. Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une période de trois mois au moins et subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la réussite des quatre examens visés au § 3, alinéa 1^{er}, si le coupable, dans la période de trois ans à compter du jour du prononcé d'un précédent jugement de condamnation coulé en force de chose jugée du chef de l'une ou plus des infractions visées aux articles 29, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 29, § 3, alinéa 3, 30, §§ 1^{er}, 2 et 3, 33, §§ 1^{er} et 2, 34, § 2, 35, 37, 37bis, § 1^{er}, 48, 62bis ou à l'article 22 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, est à nouveau condamné du chef de l'une de ces infractions.

Si le coupable, dans les trois ans à compter du jour du prononcé d'un précédent jugement de condamnation dans lequel il est fait application de l'article 38, § 6, alinéa 1^{er}, et lequel est coulé en force de chose jugée du chef de l'une des infractions visées à l'alinéa 1^{er}, est à nouveau condamné du chef d'une ou plusieurs de ces infractions, la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur est de six mois au moins et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des quatre examens visés au § 3, alinéa 1^{er}.

Si le coupable, dans les trois ans à compter du jour du prononcé d'un précédent jugement de condamnation dans lequel il est fait application de l'article 38, § 6, alinéa 2, et lequel est coulé en force de chose jugée du chef de l'une des infractions visées à l'alinéa 1^{er}, est à nouveau condamné du chef d'une ou plus de ces infractions, la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur est de neuf mois au moins et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des quatre examens visés au § 3, alinéa 1^{er}. » ;

7° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 8, luidende:

“§ 8. De examens en onderzoeken waarvan het herstel in het recht tot sturen afhankelijk wordt gemaakt, bedoeld in dit artikel, zijn niet van toepassing in de volgende gevallen:

1° indien de vervallenverklarde niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen;

2° wanneer een levenslang verval van het recht tot sturen als straf is uitgesproken.”.

Art. 11. – Artikel 42 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990 en 20 juli 2005, wordt vervangen als volgt:

“Art. 42. Verval van het recht tot sturen moet uitgesproken worden wanneer, naar aanleiding van een veroordeling of opschorting van straf of internering wegens overtreding van de politie over het wegverkeer of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader, de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig.

De uitspraak van dit verval is mogelijk in elke graad van veroordeling, ongeacht wie het rechtsmiddel heeft ingesteld.

De duur van het verval van het recht tot sturen is afhankelijk van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is een motorvoertuig te besturen.”

Art. 12. – Artikel 44 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 16 maart 1999 en 20 juli 2005, wordt vervangen als volgt:

“Art. 44. Hij die wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid van het recht tot sturen vervallen is verklaard, kan, na minstens zes maanden te rekenen van de dag van de uitspraak van het vonnis dat in kracht van

7° l'article est complété par un paragraphe 8, rédigé comme suit :

« § 8. Les examens auxquels la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée, visés dans le présent article, ne sont pas applicables dans les cas suivants :

1° lorsque le déchu ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge ;

2° lorsque une déchéance du droit de conduire à vie est prononcée à titre de peine. ».

Art. 11. – L'article 42 de la même loi, modifié par les lois du 18 juillet 1990 et 20 juillet 2005, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 42. La déchéance du droit de conduire doit être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation ou d'une suspension de peine ou d'un internement pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement ou psychiquement incapable de conduire un véhicule à moteur.

Cette déchéance peut être prononcée à chaque degré de condamnation, quelle que soit la personne qui a introduit le recours.

La durée de la déchéance du droit de conduire dépend de la preuve que l'intéressé n'est plus inapte à conduire un véhicule à moteur. ».

Art. 12. – L'article 44 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 16 mars 1999 et 20 juillet 2005, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 44. Celui qui a été déchu du droit de conduire pour incapacité physique ou psychique peut, après au moins six mois à compter de la date du prononcé du jugement passé en force de chose jugée, demander une révision, au moyen

gewijsde is gegaan, een herziening vragen via een aan het openbaar ministerie gericht verzoekschrift voor het gerecht dat het verval heeft uitgesproken. Tegen de uitspraak van dit gerecht staat geen hoger beroep open.

Wordt het verzoek afgewezen dan kan geen nieuw verzoek worden ingediend vóór een termijn van zes maanden te rekenen van de datum van de afwijzing, is verstreken.”.

Art. 13. – In artikel 45, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 20 juli 2005 en 9 maart 2014, worden de woorden “ , eerste lid,” opgeheven.

Art. 14. – In artikel 48, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 7 februari 2003, 18 juli 2012 en 9 maart 2014, worden de woorden “een jaar” vervangen door de woorden “twee jaar”.

Art. 15. – In artikel 51 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 9 maart 2014, worden in de bepaling onder 4°, de woorden « tweede lid » vervangen door « § 4 ».

Art. 16. – Artikel 55, § 1, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 4 augustus 1996, 16 maart 1999, 20 juli 2005 en 9 maart 2014, wordt aangevuld met de bepaling onder 8°, luidende:

“8° indien de bestuurder een overtreding heeft begaan van artikel 406, derde lid, van het Strafwetboek.”.

Art. 17. – In artikel 56, tweede lid, 4°, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 20 juli 2005, worden de woorden “houder van een buitenlands rijbewijs” vervangen door de woorden “rijbewijshouder”.

Art. 18. – In artikel 61 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd

d'une requête adressée au ministère public, devant la juridiction qui a prononcé la déchéance. La décision de cette juridiction n'est pas susceptible d'appel.

En cas de rejet de la requête, aucune nouvelle requête ne peut être introduite avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date du rejet. ».

Art. 13. – Dans l'article 45, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 20 juillet 2005 et 9 mars 2014, les mots « alinéa 1^{er}, » sont abrogés.

Art. 14. – Dans l'article 48, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par les lois du 18 juillet 1990, 7 février 2003, 18 juillet 2012 et 9 mars 2014, les mots « un an » sont remplacés par les mots « deux ans » .

Art. 15. - Dans l'article 51 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 9 mars 2014, au 4°, les mots « alinéa 2 » sont remplacés par « § 4 ».

Art. 16. - Dans l'article 55, § 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 4 août 1996, 16 mars 1999, 20 juillet 2005 et 9 mars 2014, un 8° est ajouté, rédigé comme suit :

« 8° si le conducteur a commis une infraction à l'article 406, alinéa 3, du Code pénal. ».

Art. 17. - Dans l'article 56, alinéa 2, 4°, de la même loi, remplacé par la loi du 20 juillet 2005, les mots « titulaire d'un permis de conduire étranger » sont remplacés par les mots « titulaire du permis de conduire ».

Art. 18. – Dans l'article 61 de la même loi, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié

bij de wetten van 18 juli 1990, 16 maart 1999, 20 juli 2005 en 9 maart 2014, worden de woorden “, §§ 2, 3, 4 en *4bis*” opgeheven.

Art. 19. – In artikel 61 *quinquies*, §1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juli 2009, worden de woorden “, eerste lid” opgeheven.

Art. 20. – In artikel 65, § 3, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 29 februari 1984 en gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 7 februari 2003, 26 maart 2007 en 9 maart 2014, wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

“Bij het vaststellen van een van de speciaal door de Koning aangewezen overtredingen, moet hij aan de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren of beambten een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete te dekken.”.

Art. 21. – Artikel 67*bis* van de wegverkeerswet, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, wordt vervangen als volgt:

“Art. 67*bis*. Wanneer een overtreding van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon, en de bestuurder bij de vaststelling van de overtreding niet geïdentificeerd werd, wordt vermoed dat deze is begaan door de houder van de kentekenplaat van het voertuig, behalve wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen, of wanneer hij de identiteit van de onmiskenbare bestuurder meedeelt.”.

par les lois du 18 juillet 1990, 16 mars 1999, 20 juillet 2005 et 9 mars 2014, les mots « , §§ 2, 3, 4 et *4bis*, » sont abrogés.

Art. 19. – Dans l'article 61 *quinquies*, paragraphe 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 12 juillet 2009, les mots « , alinéa 1^{er} » sont abrogés.

Art. 20. – Dans l'article 65, § 3, de la même loi, remplacé par la loi du 29 février 1984 et modifié par les lois du 18 juillet 1990, 7 février 2003, 26 mars 2007 et 9 mars 2014, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Lors de la constatation d'une des infractions, qui sont spécialement désignées par le Roi, il doit consigner entre les mains des fonctionnaires ou agents visés au paragraphe 1^{er} une somme destinée à couvrir l'amende éventuelle. ».

Art. 21. – L'article 67*bis* de la même loi, inséré par la loi du 4 août 1996, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 67*bis*. Lorsqu'une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne physique et que le conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction, cette infraction est censée avoir été commise par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, sauf s'il peut prouver le vol, la fraude ou la force majeure, ou s'il communique l'identité du conducteur incontestable. ».

Art. 22. – Artikel 67ter van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, wordt vervangen als volgt:

«Art. 67ter. Wanneer een overtreding van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een rechtspersoon, en de bestuurder bij de vaststelling van de overtreding niet geïdentificeerd werd, zijn de rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt, ertoe gehouden de identiteit van de onmiskenbare bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen of, indien zij die niet kennen, de identiteit van de persoon die het voertuig onder zich heeft, behalve wanneer zij diefstal, fraude of overmacht kunnen bewijzen.

De mededeling moet gebeuren binnen een termijn van 15 dagen te rekenen vanaf de datum waarop de vraag om inlichtingen werd verstuurd.

Indien de persoon die het voertuig onder zich heeft niet de bestuurder was op het ogenblik van de feiten moet hij eveneens, op de wijze hierboven vermeld, de identiteit van de onmiskenbare bestuurder meedelen.

De rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt als houder van de kentekenplaat of als houder van het voertuig, zijn ertoe gehouden de nodige maatregelen te nemen om aan deze verplichting te voldoen.

De politierechtbank van de plaats waar de overtreding werd gepleegd die aanleiding heeft gegeven tot de toepassing van deze paragraaf, is bevoegd.

Evenwel, wanneer de overtreding werd begaan met een motorvoertuig ingeschreven op naam van een rechtspersoon die de gebruikelijke bestuurder in de Kruispuntbank Voertuigen heeft laten registreren, wordt de gebruikelijke bestuurder gelijkgesteld met de houder van de kentekenplaat en is artikel 67bis van toepassing.”.

Art. 22. – L'article 67ter de la même loi, inséré par la loi du 4 août 1996, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 67ter. Lorsqu'une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne morale et que le conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction, la personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en droit, sont tenues de communiquer l'identité du conducteur incontestable au moment des faits ou, s'ils ne la connaissent pas, de communiquer l'identité de la personne responsable du véhicule, sauf s'il peut prouver le vol, la fraude ou la force majeure.

La communication doit avoir lieu dans les quinze jours de l'envoi de la demande de renseignements.

Si la personne responsable du véhicule n'était pas le conducteur au moment des faits, elle est également tenue de communiquer l'identité du conducteur incontestable selon les modalités définies ci-dessus.

La personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en droit en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation ou en tant que détenteur du véhicule sont tenues de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de cette obligation.

Le tribunal de police compétent est celui du lieu où l'infraction, ayant entraîné l'application de ce paragraphe, a été commise.

Toutefois, lorsque l'infraction a été commise avec un véhicule à moteur immatriculé au nom d'une personne morale, qui a fait enregistrer le conducteur habituel à la Banque-Carrefour Véhicules, le conducteur habituel est assimilé au titulaire de la plaque d'immatriculation et l'article 67bis est d'application. ».

Art. 23. – In artikel 68 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 16 maart 1999 en 20 juli 2005, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “een jaar” worden vervangen door de woorden “twee jaar”;

2° de woorden “en 37bis, §1, 1° en 4° tot 6°” worden vervangen door de woorden “, 37/1, § 4, 37bis, §1, 1° en 4° tot 6°, en 48”.

Art. 24. – De Koning bepaalt voor elk artikel van deze wet de dag waarop het in werking treedt.

Artikel 37/1, §1, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zoals vervangen bij artikel 9 van deze wet, geldt enkel voor de feiten gepleegd na de inwerkingtreding ervan.

Gegeven te Brussel,

Art. 23. – A l'article 68 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois du 16 mars 1999 et 20 juillet 2005, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « un an révolu » sont remplacés par les mots « deux ans révolus » ;

2° les mots « et 37bis, § 1^{er}, 1° et 4° à 6° » sont remplacés par les mots « , 37/1, § 4, 37bis, §1, 1° et 4° à 6°, et 48 ».

Art. 24. – Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

L'article 37/1, §1^{er}, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, tel que remplacé par l'article 9 de la présente loi , ne s'applique qu'aux faits commis après son entrée en vigueur.

Donné à Bruxelles, le

Van Koningswege:

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

Jan JAMBON

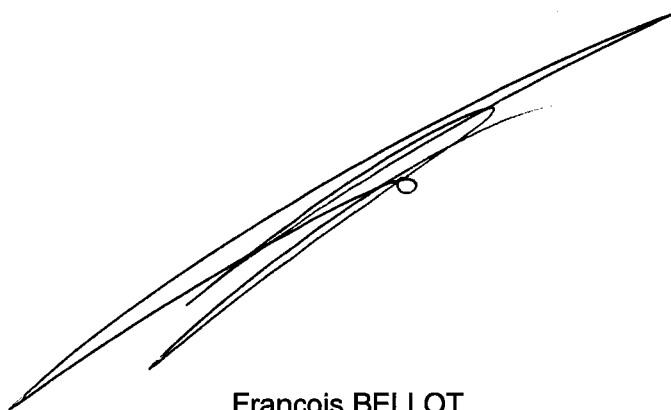
De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Justice,

Koen GEENS

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that form a cursive, elongated shape. The signature is positioned diagonally across the page.

François BELLOT

ONTWERP VAN WET TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

Context

Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2015 werd de doelstelling om het aantal verkeersdoden van 2010 tegen 2020 te halveren tot maximum 420 bevestigd. Daartoe werden 15 maatregelen naar voren geschoven.

Dit wetsontwerp beoogt om uitvoering geven aan de voorgestelde maatregelen die kaderen binnen de toepassingsgebied van de wegverkeerswet:

- Het verplichten van het alcoholslot voor recidivisten;
- Een strengere aanpak voor recidive en de zwaarste verkeersmisdrijven, zoals het rijden zonder rijbewijs en het vluchtmisdrijf met doden;
- De vermindering van de straffeloosheid door een verscherping van de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat.

Verplicht alcoholslot bij zware recidive inzake alcohol en vanaf 1,8 promille

Dat er wordt ingezet op maatregelen om alcoholintoxicatie terug te dringen, hoeft niet te verbazen als we weten dat alcohol achter het stuur een van de drie belangrijkste doodsoorzaken is en ongeveer 25% van alle verkeersdoden in de Europese Unie alcoholgerelateerd is (zie ETSC, 'Drink Driving: Towards Zero Tolerance', april 2012).

PROJET DE LOI RELATIF A L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Contexte

Lors des Etats généraux de la Sécurité routière 2015, l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes de 2010, pour le ramener à 420 d'ici 2020, a été confirmé. Dans cette optique, 15 mesures ont été proposées.

Ce projet de loi vise à exécuter les mesures proposées, qui s'inscrivent dans le champ d'application de la loi sur la police de la circulation routière :

- L'obligation d'installer un éthylomètre antidémarrage pour les récidivistes ;
- Un traitement plus sévère pour les récidivistes et pour les délits routiers les plus graves, comme la conduite sans permis de conduire et le délit de fuite avec morts ;
- La diminution de l'impunité par une responsabilité accrue du titulaire de la plaque.

Ethylotest antidémarrage obligatoire en cas de récidive grave en matière d'alcool et à partir de 1,8 pour mille.

Que l'on s'engage à prendre des mesures visant à diminuer l'intoxication alcoolique n'a rien d'étonnant quand on sait que l'alcool au volant constitue une des trois principales causes de décès et qu'environ 25% de l'ensemble des tués sur les routes de l'Union européenne sont liés à la consommation d'alcool (voir ETSC, « Drink Driving : Towards Zero Tolerance », avril 2012).

Het alcoholslot voor verkeersovertreders werd geïntroduceerd bij wet van 12 juli 2009 en haar drie uitvoeringsbesluiten van 26 november 2010, te weten het koninklijk besluit betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma, het koninklijk besluit betreffende de technische specificaties van de alcoholsloten bedoeld in artikel 61sexies van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Vanaf 1 oktober 2010 hebben de rechters de mogelijkheid – maar niet de verplichting – om een alcoholslot op te leggen gedurende één tot vijf jaar of voorgoed, aan verkeersovertreders met een alcoholgehalte vanaf 0,8 promille, aan overtreeders in staat van dronkenschap of in staat van herhaling. Het is nooit de bedoeling geweest om overtreeders die afhankelijk zijn van alcohol een alcoholslot op te leggen, omdat deze personen beter medisch kunnen worden opgevolgd via het verval om psychische of lichamelijke redenen. De maximumperiode dat een alcoholslot kan worden opgelegd, namelijk vijf jaar of voorgoed, wordt verminderd tot drie jaar of voorgoed. Uit de evaluatie van het BIVV, tot nu toe de enige erkende omkaderingsinstelling, bleek dat de deelnemers een termijn van vijf jaar demotiverend lang vinden omwille van de praktische inspanningen (zich vrij maken voor afspraken en begeleiding) en de kostprijs.

Ook de begeleiders zagen geen meerwaarde in deze termijn van vijf jaar omdat de deelnemers ook op kortere tijd de verworven inzichten kunnen internaliseren.

De overtreder die een alcoholslot laat installeren moet voldoen aan een aantal voorwaarden, zoals het volgen van een omkaderingsprogramma, het laten coderen van zijn rijbewijs, het op regelmatige tijdstippen laten uitlezen van het apparaat bij een erkend dienstencentrum, het betalen van alle kosten,.... Aan die voorwaarden verandert er niets.

L'éthylotest antidémarrage pour les contrevenants en matière routière a été introduit par la loi du 12 juillet 2009 et ses trois arrêtés d'exécution du 26 novembre 2010, à savoir l'arrêté royal relatif à l'installation de l'éthylotest antidémarrage et au programme d'encadrement, l'arrêté royal relatif aux spécifications techniques des éthylotests antidémarrage visés à l'article 61sexies de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Depuis le 1^{er} octobre 2010, les juges ont la possibilité – mais pas l'obligation – d'imposer un éthylotest antidémarrage pour une durée d'un à cinq ans ou à titre définitif aux auteurs d'infractions routières présentant un taux d'alcoolémie à partir de 0,8 pour mille et aux contrevenants en état d'ivresse ou en état de récidive. Il n'a jamais été question d'imposer un éthylotest antidémarrage aux contrevenants dépendants de l'alcool parce qu'il est préférable pour ces personnes d'être suivies médicalement via la déchéance du droit de conduire pour raisons psychiques ou physiques. La durée maximale durant laquelle un éthylotest antidémarrage peut être imposé, à savoir cinq ans ou à titre définitif, est réduite à trois ans ou à titre définitif. Il ressort de l'évaluation de l'IBSR, unique organisme d'encadrement agréé jusqu'à présent, que les participants trouvent le délai de cinq ans démotivant, en raison de sa longueur, des contraintes pratiques (se libérer pour les rendez-vous et l'accompagnement) et du coût.

Même les accompagnants ne voyaient aucune plus-value à ce délai de cinq ans dans la mesure où les participants sont capables d'intégrer à plus court terme les connaissances acquises.

Le contrevenant qui fait installer un éthylotest antidémarrage doit satisfaire à un certain nombre de conditions, comme suivre un programme d'encadrement, faire apposer un code sur son permis de conduire, présenter son appareil à intervalles réguliers pour contrôle dans un centre de service agréé, payer tous les frais, ... Ces conditions ne font l'objet d'aucun changement.

De grootste wetswijziging inzake het alcoholslot betreft het feit dat de rechter bij alcoholrecidive vanaf 1,2 promille (hetzij 0,50 mg/l UAL), alsook bij een zeer hoog alcoholgehalte vanaf 1,8 promille (men is dan manifest dronken en heeft nauwelijks of geen controle meer over zijn bewegingen) in principe steeds een alcoholslot moet opleggen. In geval van recidive komt bovenop het alcoholslot nog de straf van minimum drie maanden verval gekoppeld aan de vier herstelexamens, voorzien in artikel 38, § 6.

Bij een eenmalige hoge alcoholconcentratie vanaf 1,8 promille kan de rechter van deze verplichting enkel nog afwijken mits de nodige, expliciete motivering. In dat geval valt de rechter terug op het bestaande bestraffingsarsenaal, namelijk een boete tussen 200 en 2000 euro (art. 34, § 2), een facultatief verval (art. 38, § 1) of – in geval van onopzettelijke doodslag – een verplicht verval met herstelexamens (art. 38, § 2).

In geval van zware recidive kan de rechter niet afwijken van de verplichting om een alcoholslot op te leggen.

Als de rechter de overtreder een definitief verval oplegt of ingeval hij hem vervallen verklaart wegens lichamelijke of psychische ongeschiktheid krachtens artikel 42 (te denken valt aan alcoholverslaving), is een alcoholslot uitgesloten.

Indien de rechter een alcoholslot oplegt, mag de overtreder in principe geen enkel motorvoertuig *zonder alcoholslot* waarvoor een rijbewijs is vereist meer besturen (tenzij de rechter motiveert waarom hij het alcoholslot niet oplegt voor een of meerdere voertuigcategorieën, cf. infra). De veroordeelde kan er echter voor opteren om niet te rijden tijdens de periode van het alcoholslot en dus geen “bestuurder” te zijn, maar in de plaats daarvan bijvoorbeeld de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken. In dat geval moet hij zijn rijbewijs wel ter griffie afgeven als de periode van het alcoholslot ingaat, maar hoeft hij bij de gemeente geen nieuw rijbewijs af te halen met de code 69 voor het alcoholslot (de nationale code 112 die vóór 1 januari 2017 werd gebruikt, werd Europees geharmoniseerd en is nu code 69 – cf. richtlijn 2015/653/EU).

La modification légale la plus importante en matière d'éthylotest antidémarrage est le fait que, en cas de récidive en matière d'alcool à partir de 1,2 pour mille (soit 0,50 mg/l UAL) ainsi qu'en cas de taux d'alcoolémie très élevé à partir de 1,8 pour mille (on est alors manifestement ivre et on n'a presque plus ou plus du tout le contrôle de ses mouvements), un éthylotest antidémarrage doit en principe toujours être imposé. En cas de récidive, en plus de l'éthylotest antidémarrage vient encore la peine de minimum trois mois de déchéance couplée aux quatre examens de réintégration, prévue à l'article 38, § 6.

Lorsqu'il y a une haute concentration d'alcool à partir de 1,8 pour mille en une seule fois, le juge peut déroger à cette obligation à condition de le motiver explicitement. Dans ce cas, le juge appliquera les règles existantes en matière de sanctions, à savoir une amende de 200 à 2000 euros (art. 34, §2), une déchéance facultative (art. 38, §1) ou – en cas d'homicide involontaire – une déchéance obligatoire avec des examens de réintégration (art. 38, §2).

En cas de récidive lourde, le juge ne peut pas déroger à l'obligation d'imposer un éthylotest antidémarrage.

Lorsque le juge impose au contrevenant une déchéance du droit de conduire définitive ou le déclare déchu en raison d'incapacité physique ou psychique conformément à l'article 42 (notamment en cas d'alcoolisme), un éthylotest antidémarrage est exclu.

Si le juge impose l'éthylotest antidémarrage, le contrevenant ne peut en principe plus conduire de véhicule à moteur – pour lequel un permis de conduire est requis – *non équipé d'un éthylotest antidémarrage* (sauf si le juge motive pourquoi il n'impose pas l'éthylotest antidémarrage à une ou plusieurs catégories de véhicules, cf. infra). Le conducteur condamné peut cependant choisir de ne plus rouler pendant la période où il se voit imposer l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage et donc de ne plus être « conducteur » mais à la place choisir de se déplacer en transports en commun ou à vélo par exemple. Dans ce cas, il doit remettre son permis de conduire au greffe dès que la période d'éthylotest antidémarrage commence mais il n'est pas tenu d'aller chercher un nouveau permis de conduire sur lequel figure le code 69 correspondant à

Zonder rijbewijs mag hij uiteraard niet meer rijden, waardoor hij dus feitelijk vervallen is van het recht tot sturen, en dit voor de periode dat hij normaliter met een alcoholslot had moeten rijden. Dat principe blijft gehuldigd in voorliggend wetsontwerp: de overtreder mag beslissen om het alcoholslot niet te laten installeren maar ondergaat dan een feitelijk verval, dat even lang duurt als de periode van het alcoholslot omdat hij gedurende die periode niet in het bezit is van zijn rijbewijs.

Het is geen geheim dat het Belgische alcoholslot tot nu toe geen succesverhaal was. Enerzijds duurde het lang vooraleer men uit de startblokken kon schieten (de homologatie van het alcoholslot en de erkenning van een dienstencentrum lieten respectievelijk één en twee jaar op zich wachten), anderzijds zijn er sinds de feitelijke start van het alcoholslot (augustus 2012) tot mei 2017 slechts tweeënvijftig veroordeelden in het omkaderingsprogramma van het BIVV gestapt en begeleid.

Stilaan maar zeker zijn er meerdere rechtbanken die het alcoholslot aan het doelpubliek opleggen, maar vele politierechters blijven eerder twijfelachtig staan tegenover dit instrument, omdat overtreders vaak niet bereid zouden zijn om een alcoholslot te laten plaatsen, zij het te duur vinden of het omkaderingsprogramma te zwaar, omdat zij met een bedrijfsvoertuig rijden en zij hun werkgever niet willen inlichten, omdat men met meerdere voertuigen binnen een bedrijf rijdt (bijvoorbeeld bus- en vrachtwagenbestuurders), ...

Het is een feit dat de hoge kostprijs van het alcoholslot voor een overtreder niet aantrekkelijk is ten aanzien van de gebruikelijke boete en het gebruikelijk verval voor deze overtredingen.

l'éthylotest antidémarrage (le code national 112 qui était utilisé avant le 1^{er} janvier 2017 a été harmonisé au niveau européen par le code 69 – cf. la directive 2015/653/UE).

Sans permis de conduire, il ne peut bien entendu plus rouler ce qui, dans les faits, revient à être déchu du droit de conduire et ce, pendant toute la période où il devait normalement conduire avec un éthylotest antidémarrage. Ce principe est maintenu dans le présent projet de loi : le contrevenant peut décider de ne pas faire installer un éthylotest antidémarrage et subir dans les faits une déchéance du droit de conduire de fait dont la durée est identique à la durée pendant laquelle l'éthylotest antidémarrage est imposé parce que, pendant cette période, il n'est pas en possession de son permis de conduire.

Ce n'est un secret pour personne que l'éthylotest antidémarrage belge ne constitue jusqu'à présent pas une véritable réussite. D'une part, son lancement a pris trop de temps (l'homologation de l'éthylotest antidémarrage et l'agrément d'un centre de service se sont faits attendre respectivement un et deux ans), d'autre part, depuis le lancement effectif de l'éthylotest antidémarrage (en août 2012) jusqu'en mai 2017, seuls cinquante-deux conducteurs condamnés ont intégré le programme d'encadrement de l'IBSR et font l'objet d'un accompagnement.

Lentement mais sûrement, plusieurs tribunaux ont imposé l'éthylotest antidémarrage à un public cible mais de nombreux juges de police restent hésitants par rapport à cet instrument parce que les contrevenants sont rarement disposés à faire installer un éthylotest antidémarrage, soit par ce qu'ils le trouvent trop coûteux ou jugent le programme d'encadrement trop lourd, soit parce qu'ils roulent avec un véhicule de société et ne veulent pas en informer leur employeur, soit encore parce qu'ils roulent avec plusieurs véhicules au sein de leur entreprise (par exemple les chauffeurs de bus ou de camion), ...

Il est un fait que pour un contrevenant le coût élevé d'un éthylotest antidémarrage n'est pas attractif par rapport à l'amende et la déchéance habituellement prononcées pour ces infractions.

Momenteel kan de veroordeelde een alcoholslot leasen aan ongeveer 2200 euro per jaar (maandelijks afbetalingen mogelijk) of aankopen aan ongeveer 2550 euro voor één jaar tot 4000 euro voor drie jaar (in één keer te betalen – het eerste jaar is relatief gezien het duurst omwille van de installatie van het toestel en de veel frequentere downloads van de gegevens dan de jaren nadien). In deze prijzen zijn begrepen: het toestel, de installatie en de verwijdering ervan in het voertuig, de periodieke downloads.

Daarbovenop komen de kosten van het omkaderingsprogramma van 1210 euro voor één jaar tot 1700 euro voor drie jaar (het eerste jaar is dit programma het duurst, daarna wordt het significant goedkoper omdat de veroordeelde tijdens het eerste jaar van het omkaderingsprogramma zeer strikt en op geregelde tijdstippen wordt opgevolgd, hetgeen nadien minder intensief gebeurt). De boete bedraagt ook nog eens minimum 1600 tot maximum 16000 euro - in geval van recidive tussen 3200 en 40000 euro (sinds 1 januari 2017). De rechter kan de kosten van het alcoholslot (toestel en omkaderingsprogramma) wel aftrekken van de boete tot maximum 1 euro (het principe van aftrekbaarheid van de kosten blijft in dit wetsontwerp onveranderd). We komen dus aan een kostenplaatje van meer dan 3400 euro om één jaar te kunnen rijden met een alcoholslot, in de veronderstelling dat de rechter de aftrekbaarheid van de kosten van de boete heeft toegestaan. Vaak verplicht de wet de rechter ook nog om enkele maanden vervallenverklaring van het recht tot sturen op te leggen, die dan aan de periode van het alcoholslot voorafgaat.

Dat hoeft geen probleem te zijn omdat de veroordeelde precies via het verval enkele maanden "de tijd krijgt" om zijn afspraken te maken met het BIVV en het dienstencentrum voor het opstarten van zijn omkaderingsprogramma en de installatie van het alcoholslot in zijn voertuig.

Pour l'instant, le conducteur condamné peut louer un éthylotest antidémarrage pour environ 2200 euros par an (versement par mensualités possible) ou l'acheter pour environ 2550 euros pour un an et 4000 euros pour trois ans (à payer en une fois – la première année est relativement la plus coûteuse du fait de l'installation de l'appareil et des chargements de données beaucoup plus nombreux que pour les années suivantes). Ces prix comprennent l'appareil, le placement et l'enlèvement de celui-ci du véhicule, les chargements de données périodiques.

A cela s'ajoute le coût du programme d'encadrement qui s'élève de 1210 euros pour un an à 1700 euros pour trois ans (la première année, le programme est le plus cher, ensuite cela devient significativement meilleur marché car le condamné est suivi de manière très stricte et très régulière durant la première année du programme d'encadrement, et par la suite, de manière moins intensive). En plus, le montant de l'amende peut aller de minimum 1600 à maximum 16000 euros – et en cas de récidive de 3200 à 40000 euros (depuis le 1^{er} janvier 2017). Le juge peut cependant déduire le coût de l'éthylotest antidémarrage (appareil et programme d'encadrement) du montant de l'amende sans que celle-ci puisse être inférieure à 1 euro (le principe de déductibilité des frais reste inchangé dans le présent projet de loi). Dès lors, il faut déboursier plus de 3400 euros pour pouvoir rouler avec un éthylotest antidémarrage pendant un an dans l'hypothèse où le juge a permis de déduire ces frais de l'amende. Bien souvent, la loi oblige en plus le juge à imposer encore quelques mois de déchéance du droit de conduire pendant la période qui précède celle où sera imposé l'éthylotest antidémarrage.

Ce n'est pas un problème en soi parce qu'ainsi grâce à la déchéance du droit de conduire, la personne condamnée « dispose de temps » pour fixer ses rendez-vous avec l'IBSR et le centre de service pour démarrer son programme d'encadrement et faire installer l'éthylotest antidémarrage dans son véhicule.

In tegenstelling tot de huidige situatie, is de rechter in geval van **alcoholrecidive vanaf 1,2 promille** voortaan verplicht om, naast alcoholslot (art. 37/1), de recidivebestrafing van artikel 38, § 6, toe te passen (verval met verplichte herstelexamens). Mocht de tot een alcoholslot veroordeelde recidivist beslissen om niet meer te rijden tijdens de periode van het alcoholslot en te opteren voor het feitelijke “verval”, ontsnapt hij dus niet aan de herstelexamens. Bedoeling is dat hij deze vier herstelexamens tijdens de periode van (minstens drie maanden) verplicht verval kan afleggen (cf. art. 38, §6). Principeel zal de alcoholrecidiverende persoon pas opnieuw mogen rijden – en bij veroordeling tot een alcoholslot is dit in principe enkel met een voertuig dat is uitgerust met een alcoholslot, nadat hij werd hersteld in het recht tot sturen (cf. art. 73/1, §1, van het K.B. van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs). Met herstel in het recht tot sturen wordt bedoeld, een herstel zonder een daaraan gekoppelde tijdsvoorwaarde zoals dat soms wordt toegepast bij psychologische en medische onderzoeken. Deze onderzoeken moeten dus ofwel leiden tot het ongeschikt bevonden worden (waardoor het onmogelijk is om te komen tot de fase “alcoholslot”), ofwel tot een geschiktheid, maar in dat geval niet beperkt in de tijd. Het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs zal parallel op die manier worden gewijzigd.

Het openbaar ministerie is bevoegd voor de strafuitvoering en zal via de kennisgeving aan de veroordeelde (artikel 40 wegverkeerswet) verder de timing regelen van wanneer de opgelegde straffen door de veroordeelde moeten worden ondergaan.

Als we kijken naar het huidige alternatief voor het alcoholslot dat de rechter kan opleggen, zien we dat de gebruikelijke boete voor dit type overtredingen vaak enkel de minimumboete van 1600 euro (en respectievelijk 3200 euro plus herstelexamens in geval van recidive) betreft, plus een vervallenverklaring van enkele maanden. De overtreder maakt dan al te snel de keuze voor dit goedkopere en makkelijkere alternatief.

Contrairement à la situation actuelle, le juge est, en cas de **récidive en matière d'alcool à partir de 1,2 pour mille**, désormais obligé d'appliquer la peine de récidive de l'article 38, § 6 (déchéance avec examens de réintégration), à côté de l'éthylotest antidémarrage (art. 37/1). Dans le cas où un récidiviste en matière d'alcool qui y serait condamné déciderait de ne plus conduire pendant la période de l'éthylotest antidémarrage et de choisir pour une « déchéance » de fait, il n'échapperait donc pas aux examens de réintégration. L'objectif est qu'il puisse passer ces quatre examens de réintégration pendant la période de (minimum trois mois de) déchéance (cf. art. 38, § 6). En principe, la personne récidiviste en matière d'alcool ne pourra recommencer à conduire – et, en cas de condamnation à un éthylotest antidémarrage, ce en principe uniquement avec un véhicule qui est équipé d'un éthylotest antidémarrage, qu'après avoir été rétablie dans son droit de conduire (cf. art. 73/1, § 1^{er}, de l'A.R. du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire). On entend par le rétablissement dans le droit de conduire une réintégration sans condition de temps comme cela est parfois pratiqué à l'issue des examens psychologiques et médicaux. Ces examens doivent donc conclure soit à une inaptitude (qui ne permet donc pas de passer à la phase « éthylotest antidémarrage »), soit à une aptitude, mais alors non limitée dans le temps. L'arrêté royal relatif au permis de conduire sera parallèlement adapté en ce sens.

Le ministère public est compétent pour l'exécution des peines et déterminera le timing dans lequel les peines prononcées devront être exécutées par la personne condamnée, au moyen de l'avertissement qu'il lui adresse (art. 40 de la loi circulation routière).

Si l'on se penche sur l'alternative actuelle à l'éthylotest antidémarrage que le juge peut imposer, on constate que l'amende habituelle pour ce type d'infractions est souvent l'amende minimale de 1600 euros (et respectivement 3200 euros plus des examens de réintégration en cas de récidive), associée à une déchéance du droit de conduire de quelques mois. Le contrevenant fait bien vite le choix de cette alternative moins onéreuse et plus facile.

Nochtans biedt het alcoholslot hem de mogelijkheid om verder te rijden met zijn voertuig, zodat hij zijn professionele en sociale leven kan verderzetten. Anderzijds verhindert het alcoholslot om onder invloed van alcohol aan het verkeer deel te nemen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

Nogal wat werkgevers zullen echter niet graag horen dat hun werknemer veroordeeld is tot een alcoholslot en hun vloot spontaan uitrusten met alcoholsloten, of een jaar of meer verlof zonder wedde toekennen wegens het feit dat hun werknemer niet meer mag rijden. Om het risico op werkloosheid maximaal te verkleinen, voorziet de wetgever voortaan de mogelijkheid dat de rechter een uitzondering maakt op het principe dat de veroordeelde geen enkel motorvoertuig meer mag besturen dat niet is uitgerust met een alcoholslot. Indien de rechter dit afdoende en expliciet motiveert in zijn uitspraak, kan hij het alcoholslot uitsluiten voor een of meerdere voertuigcategorieën - behalve voor de categorie waarmee de overtreding werd begaan, gedeeltelijk naar analogie met artikel 45 van de wet. Een bus- of vrachtwagenchauffeur kan op die manier veroordeeld worden om te rijden met een alcoholslot in zijn personenvoertuig maar niet als hij de bus of de vrachtwagen bestuurt.

Vermits het gaat om een uitzondering op het principe dat het alcoholslot de gebruikelijke sanctie zou moeten zijn indien men zwaar of herhaaldelijk onder invloed van alcohol rijdt, bestaat de wil van de wetgever erin dat deze uitzondering strikt wordt geïnterpreteerd en met de nodige omzichtigheid wordt toegepast. De bedoeling van deze uitzondering is dat professionele bestuurders die houders zijn van het rijbewijs C of D niet disproportioneel worden gestraft voor de overtredingen die zij begingen met hun personenvoertuig. Het is immers veel moeilijker om een alcoholslot te laten installeren in een voertuig dat behoort tot een vloot van bussen of vrachtwagens van een werkgever dan in een wagen (categorie B) die op zich gemakkelijker inwisselbaar is.

L'éthylotest antidémarrage lui offre pourtant la possibilité de continuer à conduire son véhicule afin qu'il puisse poursuivre sa vie professionnelle et sociale. D'autre part, l'éthylotest antidémarrage empêche de prendre part à la circulation sous influence de l'alcool, ce qui contribue favorablement à la sécurité routière.

De nombreux employeurs n'entendront cependant pas volontiers que leur employé a été condamné à un éthylotest antidémarrage et n'adapteront pas spontanément leur flotte avec des appareils, ou n'accorderont pas un congé sans solde d'un an ou plus pour le simple fait que leur employé ne pourra plus rouler. Afin de réduire le risque de chômage au maximum, le législateur permet désormais au juge de faire une exception au principe que le condamné ne peut plus conduire aucun véhicule à moteur qui ne soit pas équipé d'un éthylotest antidémarrage. Si le juge le motive suffisamment et explicitement dans son jugement, il peut exclure l'éthylotest antidémarrage pour une ou plusieurs catégories déterminées de véhicules - sauf pour la catégorie avec laquelle l'infraction a été commise, partiellement par analogie avec l'article 45 de la loi. Un chauffeur de bus ou de camion peut de cette façon être condamné à rouler avec un éthylotest antidémarrage avec son véhicule personnel mais pas quand il conduit un bus ou un poids lourd.

S'agissant d'une exception au principe que l'éthylotest antidémarrage devrait être la sanction normale en cas de conduite sous influence grave ou répétée, le souhait du législateur est qu'elle soit interprétée restrictivement et utilisée avec discernement. L'objectif de cette exception est que des chauffeurs professionnels, titulaires du permis C ou D, ne soient pas pénalisés disproportionnellement pour les infractions commises au volant de leur voiture particulière. Il est en effet beaucoup plus difficile d'envisager l'installation d'un éthylotest antidémarrage dans un véhicule qui fait partie d'une flotte de bus ou de camions appartenant à un employeur que dans une voiture (catégorie B) qui est par nature plus facilement interchangeable.

Het opportuniteitsoordeel van de rechter om een alcoholslot uit te spreken wordt ook aan banden gelegd in geval de beschonken overtreder een manifest gevaar op de weg betekende, namelijk bij een zeer hoge alcoholconcentratie vanaf 1,8 promille – enkel mits uitdrukkelijke motivatie kan de rechter hier per uitzondering van afwijken.

Als men bij een alcoholcontrole van de politie tegen de lamp loopt, is het meestal niet de eerste keer dat men teveel gedronken heeft. Hoe hoger de alcoholconcentratie, hoe sterker er een vermoeden van alcoholafhankelijkheid bestaat: Nederlands onderzoek wees uit dat bij 1,3 promille 13% recidivist was, tot 1,8 promille 21% en die met een hogere promillage zelfs 50%. We weten dat alcohol achter het stuur een van de drie belangrijkste “killers” is op de weg, dus een strengere aanpak is nodig.

1,8 promille staat gelijk aan het drinken van zo'n 8 à 11 glazen alcohol op een korte tijdsperiode van twee uur en resulteert in een zeer dronken toestand en ongecontroleerde bewegingen (zelfs bij 1,0 promille is er bij de meeste mensen al sprake van dronkenschap). We weten uit statistieken dat meer dan 40% van de personen die rijden onder invloed van alcohol zware alcoholovertreders zijn en boven 1,2 promille zitten. Momenteel komen deze overtredders er van af – als ze al geen ongeval veroorzaken – met een geldboete (vaak met uitstel) en een verval van enkele weken. Dat in combinatie met de te lage pakkans geeft geen ontradend effect en zorgt ervoor dat er op onze wegen al te veel tikkende tijdbommen rondrijden.

La possibilité pour le juge de pouvoir ou non condamner à l'éthylotest antidémarrage a aussi été réduite lorsque le contrevenant alcoolisé représente un danger manifeste sur la route, c'est-à-dire en cas de concentration alcoolique très élevée à partir de 1,8 pour mille – le juge ne peut y déroger qu'exceptionnellement que moyennant une motivation expresse.

Si l'on se fait prendre lors d'un contrôle de police, le plus souvent ce n'est pas la première fois que l'on a trop bu. Plus la concentration d'alcool est élevée, plus une dépendance à l'alcool peut être soupçonnée : une enquête hollandaise a montré que pour un taux de 1,3 pour mille il y avait 13% de récidivistes, pour un taux de 1,8 pour mille ce taux s'élève à 21% et pour des pourcentages plus élevés le taux atteint même 50%. Lorsque l'on sait que l'alcool au volant est l'un des trois importants « tueurs » sur la route, une approche plus stricte s'impose.

Un taux de 1,8 pour mille correspond à une consommation de 8 à 11 verres d'alcool sur une courte période de deux heures d'où il résulte une ivresse très importante et des mouvements incontrôlés (même pour 1,0 pour mille il est question d'ivresse pour la plupart des personnes). Les statistiques montrent que plus de 40% des personnes qui roulent sous influence sont des contrevenants sévères qui se situent au-dessus de 1,2 pour mille. Pour le moment, ces contrevenants s'en tirent – lorsqu'ils ne causent pas d'accident – avec une amende (souvent avec sursis) et une déchéance du droit de conduire de quelques semaines. Ceci, en combinaison avec un risque peu élevé d'être contrôlé, n'a pas d'effet dissuasif et a pour conséquence qu'il y a sur nos routes trop de bombes à retardement.

De wet laat de rechter enkel nog de absolute keuzevrijheid om een alcoholslot op te leggen in andere gevallen van alcoholovertreding: vanaf 0,8 promille of in geval van recidive met lage promillages (bijvoorbeeld drie maal een alcoholconcentratie van 0,5 promille) alsook in geval van dronkenschap bedoeld in artikel 35 (hetgeen blijkt uit vaststellingen van de politieagent – andere factoren zoals het gebruik van medicatie kunnen meespelen om te spreken van “dronkenschap”). Ook dan geldt dat de veroordeelde kan beslissen om gedurende de periode van het alcoholslot geen gemotoriseerd voertuig meer te besturen waarvoor een rijbewijs vereist is. Het zal in de toekomst echter steeds een bewuste keuze zijn om géén alcoholslot te laten installeren.

La loi ne laisse au juge la liberté de choix absolue d'imposer un éthylotest antidémarrage que dans les autres cas d'infractions en matière d'alcool : à partir de 0,8 pour mille ou en cas de récidive avec des basses concentrations d'alcool (par exemple, trois fois une concentration d'alcool de 0,5 pour mille) et également en cas d'état d'ivresse visé à l'article 35 (qui résulte des constatations de l'agent de police – d'autres facteurs comme l'usage de médicaments peuvent intervenir pour parler « d'ivresse »). Ici aussi, la personne condamnée peut décider de ne plus conduire de véhicule motorisé pour lequel un permis de conduire est exigé pendant la période de condamnation à l'éthylotest antidémarrage. Ce sera à l'avenir cependant toujours un choix conscient de ne pas faire installer d'éthylotest.

Samengevat ziet dit er als volgt uit :

En résumé, le résultat est le suivant :

	Rechter	Veroordeelde
≥ 1,8 promille	A) Principe Alcoholslot verplicht: 1-3 jaar/ levenslang (één of meerdere voertuigcategorieën kunnen worden uitgesloten) + boete (kan verminderd worden met kosten alcoholslot) (+ verval alle voertuigcategorieën (+ herstelexamens))	Alcoholslot 1-3 jaar/ levenslang OF feitelijk verval 1-3 jaar/ levenslang + boete (+ verval (+ herstelexamens))
	B) Uitzondering Mits uitdrukkelijke motivering: geen alcoholslot, enkel boete (+ verval (+ herstelexamens))	Enkel boete (+ verval (+ herstelexamens))
Zware recidive ≥ 1,2 promille	Alcoholslot verplicht: 1-3 jaar/ levenslang (één of meerdere voertuigcategorieën kunnen worden uitgesloten) + boete (kan verminderd worden met kosten alcoholslot) + verval alle voertuigcategorieën min. 3 maand met 4 herstelexamens	Alcoholslot 1-3 jaar/ levenslang OF feitelijk verval 1-3 jaar/ levenslang + boete + verval + herstelexamens
Dronkenschap, lagere recidive, ≥ 0,8 promille	Mogelijk alcoholslot 1-3 jaar/ levenslang (één of meerdere voertuigcategorieën kunnen worden uitgesloten) + boete (kan verminderd worden met kosten alcoholslot) (+ verval (+ herstelexamens))	Alcoholslot 1-3 jaar/ levenslang OF feitelijk verval 1-3 jaar/ levenslang + boete (+ verval (+ herstelexamens))

	Juge	Condamné
≥ 1,8 pour mille	A) Principe Ethylotest obligatoire 1 à 3 ans/ définitif (une ou plusieurs catégories de véhicules peuvent être exclues) + amende (peut être diminuée des frais relatifs à l'éthylotest antidémarrage) (+ déchéance pour toutes les catégories de véhicules (+ examens de réintégration))	Ethylotest antidémarrage 1 à 3 ans/définitif OU déchéance de fait 1 à 3 ans/définitif + amende (+ déchéance (+ examens de réintégration))
	B) Exception Moyennant motivation explicite: pas d'éthylotest antidémarrage, seulement amende (+ déchéance (+ examens de réintégration))	Seulement amende (+ déchéance (+ examens de réintégration))
Récidive grave ≥ 1,2 pour mille	Ethylotest obligatoire 1 à 3 ans/ définitif (une ou plusieurs catégories de véhicules peuvent être exclues) + amende (peut être diminuée des frais relatifs à l'éthylotest antidémarrage) + déchéance pour toutes les catégories de véhicules d'au moins 3 mois + 4 examens de réintégration	Ethylotest antidémarrage 1 à 3 ans/définitif OU déchéance de fait 1 à 3 ans/définitive + amende + déchéance + examens de réintégration
Ivresse, récidive moins grave, ≥ 0,8 pour mille	Ethylotest possible 1 à 3 ans/ définitif (peut être exclu pour une ou plusieurs catégories de véhicules) + amende (peut être diminuée des frais relatifs à l'éthylotest antidémarrage) (+ déchéance (+ examens de réintégration))	Ethylotest antidémarrage 1 à 3 ans/définitif OU déchéance de fait 1 à 3 ans/définitive + amende (+ déchéance (+ examens de réintégration))

Tot slot en los daarvan dringt zich nog een wijziging op inzake de handhaving van alcohol achter het stuur van overtreders die geen woon- of vast verblijfplaats in België hebben.

Enfin et indépendamment de ceci, une modification de la politique répressive en matière d'alcool au volant s'impose encore pour les contrevenants n'ayant ni domicile ni résidence fixe en Belgique.

Artikel 65, § 3, van de wegverkeerswet bepaalt in zijn huidige vorm dat buitenlandse bestuurders, die geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben en die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier besturen en wiens ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of wiens bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,5 gram per liter bloed aangeeft, eerst een onmiddellijke inning moet worden aangeboden voordat een som in consignatie kan worden gegeven om een later door de politierechter uitgesproken geldboete te betalen, en dit onafhankelijk van de hoeveelheid alcohol die in hun systeem werd gedetecteerd.

Dit leidt tot problemen bij overtredingen die door buitenlandse overtreeders worden begaan. Zelfs indien de verbaliserende ambtenaren en het parket van mening zijn dat een dagvaarding van de buitenlandse overtreder de meest geschikte maatregel zou zijn, moeten zij eerst een onmiddellijke inning voorstellen. Alleen in geval de buitenlandse overtreder deze afwijst kunnen zij tot consignatie van een som overgaan die de eventuele geldboete dient te dekken.

Deze wetswijziging beoogt dit automatisme af te schaffen voor inbreuken in verband met sturen onder invloed van alcohol die de Koning bepaalt.

In het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer bestaat reeds een bepaling die de mogelijkheid voorziet een som in consignatie te geven indien inbreuken in verband met sturen onder invloed van alcohol worden vastgesteld bij bestuurders die geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben. Geviseerd worden de zwaarste van deze inbreuken, met name het besturen van een voertuig of rijdier terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,65 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of het weigeren een ademtest, een ademanalyse of een bloedproef te ondergaan.

L'article 65, § 3, de la loi sur la circulation routière, détermine dans sa forme actuelle que les conducteurs étrangers qui n'ont pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et qui ont conduit sur la voie publique un véhicule ou une monture et dont l'analyse de haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligrammes ou dont l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 grammes, doivent d'abord se voir proposer une perception immédiate avant qu'une somme puisse être consignée afin de couvrir une amende postérieure prononcée par le juge de police, et ce indépendamment de la quantité d'alcool retrouvée dans leur sang.

Ceci mène à des problèmes en cas d'infractions commises par des conducteurs étrangers. Même lorsque les fonctionnaires verbalisateurs et le parquet sont d'avis qu'une citation est le moyen le plus approprié, ils doivent d'abord proposer une perception immédiate au contrevenant étranger. Ce n'est que lorsque le contrevenant étranger la refuse qu'ils peuvent passer à la consignation d'une somme afin de couvrir l'amende éventuelle.

Cette modification de loi envisage de supprimer cet automatisme pour les infractions en relation avec la conduite sous l'influence d'alcool que le Roi détermine.

Dans l'arrêté royal du 19 avril 2014, il existe déjà une disposition relative à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de la circulation routière qui prévoit la possibilité de prendre une somme en consignation si une infraction en relation avec la conduite sous l'influence d'alcool est commise par un auteur n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique. Les infractions les plus graves sont ciblées, à savoir conduire un véhicule ou une monture, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,65 milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré ou refuser un test de l'haleine, une analyse de l'haleine ou un prélèvement sanguin.

Door deze wijziging zullen de parketten voortaan kunnen beslissen of de bovenvermelde overtreders ofwel een minnelijke schikking aangeboden krijgen ofwel voor de rechtbank moeten verschijnen.

Aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat

Algemeen

Dit wetsontwerp beoogt de bestaande regels te wijzigen betreffende de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat voor de overtredingen die werden begaan met zijn voertuig, wanneer de bestuurder niet werd geïdentificeerd. Enerzijds leidt het bestaande systeem immers al te vaak tot straffeloosheid van de overtreder, anderzijds hebben de politie en de parketten heel wat werk om de identiteit van de overtreder te achterhalen.

Op dit ogenblik bestaat er weliswaar een vermoeden dat wanneer de houder van de kentekenplaat een fysieke persoon is, deze aansprakelijk is voor de overtreding, maar dit vermoeden kan weerlegd worden door het bewijs met alle middelen te leveren dat hij niet de bestuurder kon zijn op het ogenblik van de overtreding. De houder van de kentekenplaat is dus geenszins verplicht om de identiteit van de bestuurder mee te delen.

Wanneer de houder van de kentekenplaat de identiteit van de bestuurder meedeelt, dient de politie zich tot deze persoon te wenden, wat omslachtig en tijdrovend kan zijn wanneer deze betwist de bestuurder op het ogenblik van de overtreding geweest te zijn en, op vraag van het parket, bijkomende onderzoeksdaden moeten worden verricht.

Dergelijke handelswijze is weinig efficiënt voor de werking van de politie en is ook belastend voor de parketten die moeten uitmaken wie zij uiteindelijk zullen vervolgen. Uiteindelijk leidt dit maar al te dikwijls tot de seponering van het strafdossier.

In de praktijk wordt de hierboven beschreven procedure weinig toegepast voor overtredingen die bij wijze van onmiddellijke inning worden vastgesteld. Enkele dagen na het toesturen van het proces-verbaal van de overtreding aan de

Par cette modification les parquets pourront dans le futur décider s'ils proposent une transaction aux auteurs des infractions susmentionnées ou si ces auteurs devront comparaître devant le tribunal.

Responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation

Généralités

Le présent projet de loi vise à modifier les règles existantes en ce qui concerne la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation pour les infractions qui ont été commises avec son véhicule, lorsque le conducteur n'a pas été identifié. En effet, d'une part le système existant conduit bien trop souvent à l'impunité du contrevenant et d'autre part, il représente pour la police et les parquets un travail considérable pour retrouver l'identité du contrevenant.

A l'heure actuelle, il existe, il est vrai, une présomption que lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne physique, celui-ci est responsable de l'infraction mais cette présomption peut être réfutée s'il démontre par tous les moyens qu'il ne pouvait être le conducteur au moment de l'infraction. Le titulaire de la plaque d'immatriculation n'est dès lors en aucun cas obligé de communiquer l'identité du conducteur.

Lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation communique l'identité du conducteur, la police doit s'adresser à cette personne, ce qui peut s'avérer long et compliqué lorsque celle-ci conteste avoir été le conducteur au moment de l'infraction et qu'à la demande du parquet, des devoirs d'enquête complémentaires doivent être réalisés.

Une telle approche est non seulement inefficace pour le fonctionnement de la police mais est également préjudiciable pour les parquets qui doivent déterminer qui doit être finalement poursuivi. En fin de compte, cette procédure conduit bien trop souvent au classement du dossier pénal.

Dans la pratique, la procédure décrite ci-dessus est peu appliquée pour les infractions qui sont constatées dans le cadre de la perception immédiate. Quelques jours après l'envoi du procès-verbal de l'infraction au titulaire de la

houder van de kentekenplaat, volgt immers de uitnodiging tot betaling van de onmiddellijke inning aan de houder van de kentekenplaat. Het volstaat dan dat de onmiddellijke inning wordt betaald om verdere vervolging stop te zetten. Het is pas bij een niet-betaalde onmiddellijke inning en de bestuurder werd vermeld op het antwoordformulier van het proces-verbaal, dat de boven beschreven procedure wordt toegepast.

Het bestaande systeem wordt aangepast, in die zin dat de houder van de kentekenplaat nog steeds wordt vermoed de overtreding te hebben begaan, maar de weerlegging van dit vermoeden wordt ingeperkt: hij moet ofwel diefstal, fraude of overmacht kunnen bewijzen, ofwel de identiteit van de onmiskkenbare bestuurder meedelen.

Dit impliceert dat het duidelijk moet zijn dat enerzijds de houder van de kentekenplaat niet zelf de bestuurder kan zijn geweest, en anderzijds dat er door de houder elementen moeten aangebracht worden waaruit blijkt dat de aangeduide persoon wel degelijk als bestuurder kan worden beschouwd. De houder van de kentekenplaat kan er zich niet vanaf maken door om het welke persoon aan te duiden als bestuurder of een andere persoon te laten opdraaien voor zijn overtredingen. Wanneer de houder verwijst naar een buitenlandse bestuurder, zal hij moeten aantonen dat deze persoon op het ogenblik van de feiten wel degelijk in ons land verbleef en het voertuig bestuurde. Hij zal daarvoor alle bewijsmiddelen mogen gebruiken. Het zal echter van het oordeel van de rechter afhangen of de bewijselementen al dan niet overtuigend zijn. Bij gebreke daarvan, zal de houder worden beschouwd als de persoon die de overtreding heeft begaan.

De houder van de kentekenplaat moet weten aan wie hij zijn voertuig toevertrouwt en wordt verondersteld daarvoor zijn verantwoordelijkheid te nemen. Hij moet bijgevolg ook weten wie zijn voertuig bestuurde op het ogenblik van de feiten. Hij kan zich alleen bevrijden van zijn aansprakelijkheid voor de overtreding wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen of de onmiskkenbare bestuurder aanduidt.

plaque d'immatriculation, une invitation à payer la perception immédiate est en effet adressée au titulaire de la plaque d'immatriculation. Il suffit que la perception immédiate soit payée pour stopper les poursuites. Ce n'est qu'en cas de non-paiement de la perception immédiate et lorsque le conducteur a été renseigné sur le formulaire de réponse du procès-verbal que la procédure décrite ci-dessus est mise en œuvre.

Le système actuel est adapté en ce sens que le titulaire de la plaque d'immatriculation est encore toujours présumé avoir commis l'infraction mais la réfutation de cette présomption se voit restreinte : soit il doit prouver le vol, la fraude ou la force majeure, soit il communique l'identité du conducteur incontestable.

Ceci implique qu'il doit être clair que, d'une part, le titulaire de la plaque d'immatriculation ne peut avoir été lui-même le conducteur et, d'autre part, que le titulaire doit apporter des éléments dont il ressort que la personne indiquée peut bel et bien être considérée comme le conducteur. Le titulaire de la plaque d'immatriculation ne peut s'en tirer en désignant n'importe quelle personne comme conducteur au moment des faits ou en rejetant la responsabilité de ses infractions sur une autre personne. Si le titulaire renvoie à un conducteur étranger, il devra démontrer que cette personne séjournait effectivement dans notre pays et conduisait le véhicule. A cet effet, il pourra utiliser tous les moyens de preuve. Mais l'appréciation des éléments de preuve sera laissée au juge qui décidera si ces éléments sont convaincants ou non. En l'absence de conviction, le titulaire sera considéré comme la personne ayant commis l'infraction.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation doit savoir à qui il confie son véhicule et est supposé en prendre la responsabilité. Il doit par conséquent également savoir qui conduisait son véhicule au moment des faits. Il ne peut se départir de sa responsabilité en ce qui concerne une infraction que s'il peut démontrer le vol, la fraude ou la force majeure ou, s'il désigne le conducteur incontestable.

Het is niet de bedoeling dat de houder van de kentekenplaat reeds bewijsmiddelen aanbrengt op het ogenblik dat hij de onmiskenbare bestuurder aanduidt, maar hij zal deze bewijsmiddelen wel moeten achter de hand houden wanneer hem daarom wordt gevraagd door de politie of het parket.

De praktijk wijst uit dat het huidig systeem nog al te dikwijls leidt tot straffeloosheid, zodat, volgens dezelfde redenering, het weerlegbaar vermoeden van schuld tekortschiet.

Daarom wordt aan de houder van de kentekenplaat de verplichting opgelegd om de bestuurder op het ogenblik van de feiten aan te duiden. Dit principe wordt trouwens reeds toegepast voor de rechtspersonen en, daaruit afgeleid, voor de personen die houder zijn van het voertuig.

Rechtspersoon als houder van de kentekenplaat

Het bestaande systeem wordt grotendeels behouden: is het voertuig ingeschreven op naam van een rechtspersoon, dan is de rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt, ertoe gehouden de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen of, indien zij die niet kennen, de identiteit van de persoon die het voertuig onder zich heeft.

Gelet op de invoering van de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de rechtspersonen, werd de "rechtspersoon" als zodanig toegevoegd.

De mededeling moet gebeuren binnen een termijn van 15 dagen te rekenen vanaf de datum waarop de vraag om inlichtingen werd verstuurd.

Indien de persoon die het voertuig onder zich heeft niet de bestuurder was op het ogenblik van de feiten moet hij eveneens, op de wijze hierboven vermeld, de identiteit van de onmiskenbare bestuurder meedelen.

De rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt als houder van de kentekenplaat of als houder van het voertuig, zijn ertoe gehouden de nodige maatregelen te nemen om aan deze verplichting te voldoen.

L'objectif n'est pas que le titulaire de la plaque d'immatriculation dispose déjà des preuves au moment où il désigne le conducteur incontestable, mais il devra conserver ces preuves à disposition de la police ou du parquet.

La pratique montre que le système actuel conduit trop souvent à l'impunité, de sorte que, selon le même raisonnement, la présomption non irréfragable de culpabilité est insuffisante.

C'est pour cette raison que l'on impose l'obligation pour le titulaire de la plaque d'immatriculation de désigner le conducteur au moment des faits. Ce principe est d'ailleurs déjà appliqué aux personnes morales et, découlant de cela, pour les personnes qui sont détenteurs du véhicule.

Personne morale titulaire de la plaque d'immatriculation

Le système actuel est en grande partie maintenu: si le véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, alors la personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en droit est tenue de communiquer l'identité du conducteur au moment des faits ou, si elles ne le connaissent pas, de communiquer l'identité de la personne qui détient le véhicule.

Vu l'instauration de la responsabilité pénale des personnes morales, la « personne morale » en tant que telle a été ajoutée.

La communication doit avoir lieu dans les 15 jours de la date d'envoi de la demande de renseignements.

Si le détenteur du véhicule n'était pas le conducteur au moment des faits, il est également tenu de communiquer l'identité du conducteur incontestable.

Les personnes morales ou les personnes physiques qui représentent la personne morale en droit en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation ou en tant que détenteur du véhicule sont tenues de prendre les mesures

In afwijking van wat hiervoor werd uiteengezet, past het echter om rekening te houden met de technologische evolutie die het mogelijk maakt om gegevensbanken van rechtspersonen (of hun belangenvertegenwoordigers) te koppelen aan de Kruispuntbank Voertuigen (KBV). Aldus is de politie rechtstreeks op de hoogte van de gebruikelijke bestuurder of van de (rechts)persoon, die het voertuig onder zich heeft, zonder de omweg te moeten maken via de rechtspersoon die als houder van de kentekenplaat op het inschrijvingsbewijs wordt vermeld.

De KBV werd opgericht door de wet van 19 mei 2010 die werd uitgevoerd door het KB van 8 juli 2013. In dit KB wordt de vzw Renta als representatieve beroepsvereniging van verhuurders van voertuigen aangeduid als gegevensleverancier over de identiteit van de huurder en de gebruikelijke bestuurder van voertuigen die ingeschreven zijn op naam van de verhuurder. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de politie om o.a. verkeersovertredingen vast te stellen.

In dat geval zal toepassing worden gemaakt van het voorgestelde artikel 67bis: de gebruikelijke bestuurder die door de rechtspersoon, houder van de kentekenplaat, bij de KBV werd geregistreerd, zal worden aangesproken en niet de rechtspersoon zelf. Voor de gebruikelijke bestuurder gelden dan dezelfde regels als voor de fysieke persoon die houder is van de kentekenplaat, behalve wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen.

nécessaires en vue d'assurer le respect de cette obligation.

Par dérogation avec ce qui a été développé ci-dessus, il convient cependant de tenir compte de l'évolution technologique qui permet de connecter les banques de données des personnes morales (ou leurs représentants d'intérêt) à la Banque-Carrefour des véhicules (BCV). Ainsi, la police est directement informée du conducteur habituel ou de la personne (morale), qui détient le véhicule sans devoir passer par la personne morale qui figure comme titulaire de la plaque sur le certificat d'immatriculation.

La BCV a été créée par la loi du 19 mai 2010 qui a été mise en œuvre par l'AR du 8 juillet 2013. Dans cet AR, l'asbl Renta, en tant que fédération professionnelle représentant les loueurs de véhicules a été désignée comme fournisseur de données concernant l'identité de la personne qui prend en location et du conducteur habituel des véhicules qui sont immatriculés au nom du loueur. Ces données sont mises à la disposition de la police pour constater notamment les infractions de roulage.

Dans ce cas, il sera fait usage de l'article 67bis proposé : c'est au conducteur habituel qui a été enregistré dans la BCV par la personne morale, titulaire de plaque d'immatriculation, que l'on s'adressera et non pas à la personne morale elle-même. Les mêmes règles sont d'application pour le conducteur habituel que pour la personne physique qui est titulaire de la plaque d'immatriculation, sauf s'il peut prouver le vol, la fraude ou la force majeure.

Samenvatting

Dit ontwerp van wet wilt, naast een kleine wijziging in het Strafwetboek en in de wet op het gebruik der talen in gerechtszaken, in hoofdzaak volgende wijzigingen in de wegverkeerswet invoeren:

1. Rechters zijn voortaan **verplicht** om een **alcoholslot** op te leggen aan overtredders met een **hoge alcoholconcentratie** vanaf 1,8 promille (= 0,78mg/l uitgeademde alveolaire lucht), tenzij zij uitdrukkelijk motiveren waarom zij dit niet wenselijk achten voor de overtreder in kwestie. Bedoeling is om in dat geval van het alcoholslot de regel te maken. Een mogelijke reden voor de rechter om aan te nemen dat de overtreder niet zozeer met een alcoholslot maar bijvoorbeeld meer met een medisch en psychologisch herstelonderzoek gebaat is, is een vermoeden van alcoholverslaving. Als de rechter de overtreder een definitief verval oplegt of ingeval hij hem vervallen verklaart wegens lichamelijke of psychische ongeschiktheid krachtens artikel 42 (te denken valt aan alcoholverslaving), kan de rechter geen alcoholslot opleggen. Het alcoholslot wordt opgelegd voor een periode van één tot drie jaar of levenslang en de persoon volgt (zoals nu reeds het geval is) een omkaderingsprogramma.

In geval van **alcoholrecidive vanaf 1,2 promille** in het bloed hetzij 0,50mg/l UAL moeten voortaan, naast het verplichte **alcoholslot**, ook de **vier herstelexamens** en een periode van minstens drie maanden vervallenverklaring worden opgelegd (cumul art. 37/1 en 38, §6). De rechter beschikt dan niet langer over de mogelijkheid om geen alcoholslot op te leggen. In geval van zo'n zware alcoholrecidive is het duidelijk dat deze persoon rijden en drinken niet gescheiden kon houden en zijn zware sancties vereist.

Résumé

Outre de petites modifications apportées au Code pénal et à la loi concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, le présent projet de loi vise à introduire les modifications principales suivantes dans la loi sur la circulation routière :

1. Les juges sont désormais obligés d'imposer un **éthylotest antidémarrage** aux contrevenants présentant un **taux d'alcoolémie élevé** à partir de 1,8 pour mille (= 0,78 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré), à moins qu'ils ne motivent de manière explicite les raisons pour lesquelles ils estiment que ce n'est pas souhaitable pour le contrevenant. L'objectif est de faire de l'éthylotest antidémarrage la règle générale dans ce cas. Une des raisons possibles pour le juge d'estimer que les examens de réintégration sont par exemple plus adaptés au contrevenant que l'éthylotest antidémarrage est un soupçon de dépendance à l'alcool. Si le juge impose une déchéance définitive au contrevenant ou s'il prononce son incapacité physique ou psychique en vertu de l'article 42 (notamment en cas d'alcoolisme), il ne peut pas imposer d'éthylotest antidémarrage. L'éthylotest antidémarrage est imposé pour une période allant d'un an à trois ans ou à titre définitif et la personne suit un programme d'encadrement (comme c'est déjà le cas à présent).

En cas de **récidive en matière d'alcool à partir d'un taux de 1,2 pour mille** dans le sang soit 0,50 mg/l AAE, il faut désormais également imposer, outre **l'éthylotest antidémarrage** obligatoire, les **quatre examens de réintégration** et une période de déchéance d'au moins trois mois (cumul art.37/1 et 38, §6). Le juge ne dispose alors plus de la possibilité d'éviter un éthylotest antidémarrage. En cas de récidive en matière d'alcool de cette gravité, il est clair que cette personne ne peut pas distinguer la conduite de la boisson et des sanctions graves sont exigées.

Bij andere alcoholovertredingen vanaf 0,8 promille, bij dronkenschap en bij recidive met lagere promillages heeft de rechter de mogelijkheid maar niet de verplichting om een alcoholslot op te leggen.

Nieuw is dat de rechter het alcoholslot kan uitsluiten voor een of meerdere categorieën van voertuigen (behalve voor de categorie waarmee de overtreding werd begaan) indien hij uitdrukkelijk motiveert waarom deze beperking noodzakelijk is. Te denken valt aan een buschauffeur die, indien hij zou worden veroordeeld tot een veralgemeend alcoholslot, zijn job dreigt te verliezen.

De veroordeelde kan er ook voor opteren om geen alcoholslot in zijn motorvoertuig(en) te laten installeren en bijvoorbeeld het openbaar vervoer te gebruiken. Hij beslist dan om geen "bestuurder" te zijn gedurende de periode waarin hem door de rechter een alcoholslot werd opgelegd. Zijn rijbewijs moet hij in dat geval ter griffie afgeven, maar hij gaat dan op de gemeente geen nieuw rijbewijs met de code voor het alcoholslot afhalen. In dat geval is er in de feiten wel sprake van een verval, omdat de persoon niet meer over zijn rijbewijs beschikt, en dit voor de periode dat hij normaliter met een alcoholslot had moeten rijden.

2. Het huidige systeem met betrekking tot de **aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat** leidt al te vaak tot straffeloosheid en is weinig efficiënt voor politie en justitie.

De houder van de kentekenplaat is voortaan verplicht om de identiteit van de onmiskenbare bestuurder mee te delen. Zoniet wordt de fysieke persoon als houder van de kentekenplaat vermoed de overtreding te hebben begaan, behoudens diefstal, fraude of overmacht. Zoals nu ook reeds het geval is, moet de rechtspersoon als houder van de kentekenplaat de identiteit van de bestuurder bekend maken.

Pour les autres infractions en matière d'alcool à partir de 0,8 pour mille, en cas d'ivresse et en cas de récidive avec des taux moins élevés, le juge a la possibilité mais pas l'obligation d'imposer l'usage d'un éthylotest antidémarrage.

La nouveauté, c'est que le juge pourra exclure l'éthylotest antidémarrage pour une ou plusieurs catégories de véhicules (sauf pour la catégorie avec laquelle l'infraction a été commise) s'il motive explicitement la raison pour laquelle cette limitation est nécessaire. On pense au chauffeur de bus qui, s'il était condamné à un éthylotest antidémarrage d'application générale, risquerait de perdre son travail.

Le conducteur condamné peut également choisir de ne pas faire installer d'éthylotest antidémarrage dans son/ses véhicule(s) à moteur et d'utiliser les transports en commun par exemple. Il décide alors de ne plus être un « conducteur » pendant la période durant laquelle le juge lui impose l'éthylotest antidémarrage. Son permis de conduire doit dans ce cas être remis au greffe mais alors il ne va pas à la commune chercher un nouveau permis de conduire comportant le code de l'éthylotest antidémarrage. Dans ce cas, il est tout de même question dans les faits d'une déchéance du droit de conduire, parce que la personne ne dispose plus de son permis de conduire et ce pour la période durant laquelle elle aurait normalement dû rouler avec un éthylotest antidémarrage.

2. Le système actuel de **responsabilité du titulaire de la plaque** d'immatriculation conduit trop souvent à une certaine impunité et de plus, se révèle peu efficace pour la police et la justice.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation est désormais tenu de communiquer l'identité du conducteur incontestable. Sinon, c'est la personne physique, en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation, qui est présumée avoir commis l'infraction, sauf en cas de vol, fraude ou force majeure. Comme cela était déjà le cas, la personne morale doit en sa qualité de titulaire de la plaque d'immatriculation, communiquer l'identité du conducteur.

Artikelsgewijze bespreking

TITEL 1. Algemene bepaling

Artikel 1. – Dit artikel behoeft geen commentaar.

TITEL 2. Bepaling tot wijziging van de wet op het gebruik der talen in gerechtszaken

Art. 2. – Dit artikel beoogt de wijziging van artikel 4 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken. In de dagelijkse praktijk wordt vastgesteld dat heel wat zaken worden verwezen naar een rechtbank van de andere taalrol. Deze mogelijkheid biedt heel wat voordelen, aangezien de persoon op deze manier zijn zaak kan volgen in zijn eigen taal, wat zijn verdediging ten goede komt. Er wordt echter vastgesteld dat deze procedure vaak misbruikt wordt om de zaak langdurig uit te stellen of zelfs te laten verjaren. De verjaring van de strafvordering wordt immers niet geschorst tussen de vraag tot verwijzing en de effectieve behandeling van de zaak voor de rechtbank die de rechtspleging in de andere taal zal verderzetten. Met deze wijziging wil men hieraan tegemoet komen, door de invoering van de schorsing van de verjaring van de strafvordering vanaf het moment dat de verwijzing naar de andere taalrol gevraagd wordt tot op de eerste dag waarop de behandeling van de zaak wordt hervat voor de rechtbank van de andere taalrol.

TITEL 3. Bepaling tot wijziging van het Strafwetboek

Art. 3. – Dit artikel beoogt de aanpassing van artikel 406, derde lid, van het Strafwetboek. Door deze wijziging zal de strafrechter bij feiten van kwaadwillige belemmering van het verkeer naast de bestaande gevangenisstraf en geldboete een verval van het recht tot sturen kunnen opleggen van acht dagen tot vijf jaar of levenslang overeenkomstig de regels omtrent het verval van de wegverkeerswet. Met deze wijziging wil men duiden op de ernst van deze feiten.

Commentaires article par article

TITRE 1^{er} - Disposition générale

Article 1^{er}. – Cet article n'appelle aucun commentaire.

TITRE 2. Disposition modifiant la loi concernant l'emploi des langues en matière judiciaire

Art. 2. – Le présent article vise à modifier l'article 4 de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire. On constate dans la pratique quotidienne que de très nombreuses affaires sont renvoyées devant un tribunal de l'autre rôle linguistique. Cette possibilité présente de nombreux avantages, étant donné que la personne peut ainsi suivre son affaire dans sa propre langue, ce qui est bénéfique à sa défense. Il est toutefois constaté que cette procédure est souvent utilisée de manière abusive afin de reporter l'affaire à long terme, voire de la laisser se prescrire. La prescription de l'action publique n'est effectivement pas suspendue entre la demande de renvoi et le traitement effectif de l'affaire devant le tribunal qui poursuivra la procédure dans l'autre langue. Cette modification vise à remédier à cela, en instaurant la suspension de la prescription de l'action publique à partir de la demande de renvoi vers l'autre rôle linguistique jusqu'au premier jour où le traitement de l'affaire sera repris devant le tribunal de l'autre rôle linguistique.

TITRE 3. Disposition modifiant le Code pénal

Art. 3. – Cet article vise à adapter l'article 406, alinéa 3, du Code pénal. Cette modification permettra au juge pénal d'infliger, pour des faits d'entrave méchante à la circulation, à côté de la peine d'emprisonnement et de la peine d'amende existantes, une déchéance du droit de conduire de huit jours à cinq ans ou à vie conformément aux règles relatives à la déchéance prévues par la loi sur la circulation routière. Cette modification vise à souligner la gravité de ces faits.

TITEL 4. Bepalingen tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Art. 4. – In artikel 24 van de wegverkeerswet is de verwijzing naar artikel 23, 3°, niet correct. Er dient referentie te worden gemaakt aan artikel 23, § 1, 3°.

Art. 5. – In de artikelen 30, §3, 35, en 48, van de wegverkeerswet, wordt in de Nederlandse tekst het woord “voorgoed” telkens vervangen door het woord “levenslang”. In de volledige wegverkeerswet wordt in het kader van verval het Nederlandse woord “voorgoed” vervangen door het woord “levenslang”, omdat dit een accuratere term is.

Art. 6. – Dit betreft een wijziging van artikel 30, §1, van de wegverkeerswet betreffende het rijden zonder geldig rijbewijs. Naar analogie met § 3 van hetzelfde artikel (waar de maximum gevangenisstraf overigens van één naar twee jaar wordt verhoogd, cf. art. 30, § 1), wordt een mogelijke gevangenisstraf ingevoerd. Daarnaast worden dezelfde straffen opgelegd voor het besturen van een motorvoertuig zonder de voorwaarden of de beperkingen, vermeld op het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs, onder meer in de vorm van codes, na te leven.

In § 4 wordt verduidelijkt dat gekruiste herhaling strafbaar is: van zodra er een overtreding bedoeld in §1, §2 of §3 wordt gepleegd, nadat er reeds een definitieve veroordeling bestond met toepassing van een van deze bepalingen van minder dan drie jaar oud, worden de straffen verdubbeld.

Art. 7. – Dit artikel bevat de wijziging van artikel 33 van de wegverkeerswet. In paragraaf 1, 1°, wordt om reden van uniformiteit het woord “ongeval” vervangen door “verkeersongeval”.

TITRE 4. Dispositions modifiant la loi relative à la police de la circulation routière

Art. 4. – Dans l'article 24 de la loi sur la circulation routière, la référence à l'article 23, 3°, n'est pas correcte. Il doit être fait référence à l'article 23, § 1^{er}, 3°.

Art. 5. – Dans de la version néerlandaise des articles 30, § 3, 35, et 48, de la loi sur la circulation routière, le mot « voorgoed » est remplacé chaque fois par le mot « levenslang ». Dans l'ensemble de la version néerlandaise de la loi sur la circulation routière, dans le cadre de la déchéance, le mot « voorgoed » est remplacé par le mot « levenslang », car ce terme est plus pertinent.

Art. 6. – Cela concerne une modification de l'article 30, § 1^{er}, de la loi sur la circulation routière concernant la conduite sans permis de conduire valable. Par analogie avec le § 3 du même article (pour lequel la peine maximale d'emprisonnement est par ailleurs passée de un à deux ans, cf. art. 30, § 1^{er}), une peine de prison éventuelle est introduite. Ensuite les mêmes peines sont infligées pour la conduite d'un véhicule à moteur sans respect des conditions ou limitations mentionnées sur le permis de conduire ou sur le titre qui en tient lieu, notamment sous la forme de codes.

Dans le § 4, il est clarifié que la récidive croisée est punissable: dès qu'une infraction visée au § 1, § 2 ou § 3 est commise, après qu'un jugement définitif ait été rendu en application d'une de ces dispositions dans un délai inférieur à trois ans, les peines sont doublées.

Art. 7. – Le présent article contient la modification de l'article 33 de la loi sur la circulation routière. Dans le paragraphe premier, 1°, pour des raisons d'uniformité, le mot « accident » est remplacé par « accident de la circulation ».

Vluchten na een ongeval is dikwijls een probleem van hardleerse chauffeurs. Daarom is ervoor gekozen om de maximale straffen te verhogen in de paragrafen 2 en 3. De minimumstraffen blijven dezelfde om de beoordelingsvrijheid van de rechters te behouden. Vluchtmisdrijf wordt zo in de toekomst zwaar bestraft. Vaak is er bij het vluchtmisdrijf sprake van drank of drugs en hoopt de overtreder door te vluchten de bestraffing te ontlopen. Het moet echter ontraden worden om zich te proberen te onttrekken aan vaststellingen van de politie en zo ook aan een eventuele aansprakelijkheid.

Er wordt in de huidige wet enkel een onderscheid gemaakt tussen een ongeval met stoffelijke schade en een ongeval dat gepaard gaat met een lichamelijk letsel of met een dodelijke afloop. Gezien dit toch een grote vork is, van een kleine verwonding tot de dood, is er voor gekozen om in dit wetsontwerp een onderscheid te maken tussen een ongeval met alleen stoffelijke schade, een ongeval dat gepaard gaat met een lichamelijk letsel en een ongeval met een dodelijke afloop. De straffen werden ook op die manier aangepast, met de zwaarste straf bij een dodelijk ongeval.

Gezien er bij vluchtmisdrijf ook vaak sprake is van recidivisten, werden deze straffen gevoelig verhoogd.

Men koos ervoor om enkel de gevangenisstraffen te verhogen als duidelijk signaal van de regering bij deze problematiek; gevangenisstraf kan een grotere impact hebben dan een opeenstapeling van boetes die misschien onbetaald blijven.

Art. 8. – Artikel 34 van de wegverkeerswet wordt aangepast teneinde de toepassing van de wettelijke herhaling uit te breiden naar de situatie van een lagere alcoholintoxicatie na een veroordeling voor alcohol of drugs achter het stuur.

Prendre la fuite après un accident est souvent un problème qui se pose chez des chauffeurs têtus. Il a dès lors été décidé d'augmenter les peines maximales aux paragraphes 2 et 3. Les peines minimales restent les mêmes afin de maintenir la liberté d'appréciation des juges. Le délit de fuite sera ainsi puni sévèrement à l'avenir. Souvent, il est question de boisson ou de drogues lors d'un délit de fuite et le contrevenant espère échapper à la sanction. Il doit cependant être dissuasif de se soustraire aux constatations de la police et ainsi à une responsabilité éventuelle.

Dans la loi actuelle, il est seulement fait la distinction entre un accident avec dégâts matériels et un accident lié à des lésions corporelles ou avec une issue mortelle. Etant donné qu'il s'agit tout de même d'une grande fourchette, d'une blessure légère à la mort, il a été opté pour faire dans ce projet de loi une distinction entre un accident avec uniquement des dégâts matériels, un accident lié à des lésions corporelles et un accident avec issue fatale. Les peines sont également adaptées de cette façon avec la peine la plus sévère en cas d'accident mortel.

Etant donné qu'il est aussi souvent question de récidivistes en cas de délit de fuite, ces peines sont augmentées sensiblement.

Il a été opté pour n'augmenter que les peines de prison, comme signal clair du gouvernement vis-à-vis de cette problématique ; une peine d'emprisonnement peut avoir un plus grand impact qu'une accumulation d'amendes qui resteront peut-être impayées.

Art. 8. – L'article 34 de la loi sur la circulation routière est modifié afin d'élargir l'application de la récidive légale à la situation d'intoxication alcoolique plus légère après condamnation pour alcool ou drogues au volant.

Art. 9. – De rechter heeft bij alle alcoholovertredingen vanaf 0,8 promille, bij dronkenschap en bij alcoholrecidive onder de 1,2 promille de mogelijkheid maar niet de verplichting om een alcoholslot op te leggen, behalve als hij een definitief verval uitspreekt of een verval wegens lichamelijke of psychische ongeschiktheid oplegt (artikel 37/1, nieuwe § 1, eerste lid).

De rechter is voortaan in principe echter verplicht het alcoholslot op te leggen voor een periode van minstens een jaar en maximaal drie jaar of levenslang aan overtreders van artikel 34, § 2, die een **alcoholconcentratie van minstens 0,78 mg/l uitgeademde alveolaire lucht hetzij minstens 1,8 g/l bloed vertonen**.

Indien de rechter echter oordeelt dat een alcoholslot niet het geschikte antwoord is voor deze overtreder, kan hij afzien van een veroordeling tot een alcoholslot mits hij dat afdoende en expliciet motiveert in zijn vonnis. De bedoeling is dat de rechter hier slechts bij uitzondering van afwijkt; het alcoholslot (of dezelfde termijn aan feitelijk verval) moet de regel blijven bij dergelijk zware feiten van rijden onder invloed van alcohol.

Voor overtreders die rijden in staat van **alcoholrecidive met een alcoholgehalte van minstens 1,2 promille** in het bloed hetzij 0,50 mg/l uitgeademde alveolaire lucht, is de rechter steeds verplicht om een alcoholslot op te leggen (art. 37/1, § 1, derde lid). Krachtens artikel 38, § 6, blijven voor hardleerse bestuurders eveneens de vier herstelexamens en een minimale periode van drie maanden verval verplicht. Hier laat de wetgever de rechter geen ruimte voor uitzondering.

Een zware alcoholrecidivist mag zich dus verwachten aan minstens drie maanden verval, de vier herstelexamens en – na te zijn hersteld in het recht tot sturen – minstens een jaar alcoholslot (of gedurende die periode geen motorvoertuig meer besturen).

Art. 9. – Le juge a la possibilité, mais non l'obligation, d'imposer un éthylotest antidémarrage pour toutes les infractions d'alcool à partir de 0,8 pour mille, en cas d'ivresse et en cas de récidive en matière d'alcool sous les 1,2 pour mille, sauf s'il prononce une déchéance définitive ou une déchéance pour incapacité physique ou psychique (l'article 37/1, nouveau § 1^{er}, alinéa 1^{er}).

Le juge est désormais en principe obligé d'imposer un éthylotest antidémarrage pour une durée d'au moins un an à maximum trois ans ou à titre définitif pour les contrevenants à l'article 34, § 2, dont le **taux d'alcoolémie est d'au moins 0,78 mg/l d'air alvéolaire expiré, soit au moins 1,8 g/l dans le sang**.

Cependant si le juge estime que l'éthylotest antidémarrage n'est pas la solution adaptée à ce contrevenant, il peut renoncer à condamner à l'éthylotest antidémarrage, à condition de le motiver explicitement dans son jugement. L'objectif est que le juge ne s'en écarte que de manière exceptionnelle; l'éthylotest antidémarrage (ou le délai identique de déchéance de fait) doit rester la règle pour des faits de cette gravité relatifs à la conduite sous influence de l'alcool.

Pour les contrevenants qui roulent **en état de récidive sous influence de l'alcool, avec un taux d'au moins 1,2 pour mille** dans le sang, soit 0,50 mg/l d'air alvéolaire expiré, le juge est toujours obligé d'imposer un éthylotest antidémarrage (art. 37/1, § 1^{er}, alinéa 3). En vertu de l'article 38, § 6, les quatre examens de réintégration et une période minimale de déchéance du permis de conduire de trois mois restent également obligatoires pour les conducteurs les plus indociles. Ici, le législateur ne laisse aucune possibilité d'exception au juge.

Un récidiviste lourd en matière d'alcool peut donc s'attendre à être condamné à au moins trois mois de déchéance, aux quatre examens de réintégration et – après la réintégration dans le droit de conduire – à devoir conduire au moins une année avec un éthylotest antidémarrage (ou à ne plus conduire du tout de véhicule à moteur durant cette période).

Als de overtreder na zijn veroordeling tot het alcoholslot een motorvoertuig wilt besturen waarvoor een rijbewijs vereist is, moet hij voldoen aan de voorwaarden van het omkaderingsprogramma (artikel 61*quinquies*, § 3).

Een belangrijke nieuwigheid is dat rechters voortaan, indien zij iemand veroordelen tot een alcoholslot en mits de nodige motivering, een of meerdere voertuigcategorieën (conform de categorieën van rijbewijzen) kunnen uitsluiten van de toepassing van het alcoholslot.

Daarbij mag de rechter echter niet die voertuigcategorie uitsluiten waarmee de overtreding - of, in geval van recidive, de laatste overtreding - werd begaan, cf. artikel 45 van de wet inzake het verval. De overtreder beging immers met die categorie van voertuig een alcoholovertreding.

Deze versoepeling biedt rechters de mogelijkheid om rekening te houden met de overtreder en diens (professionele) noden. Te denken valt aan een buschauffeur (werknemer) die zijn werk zou verliezen moest hij enkel nog met bussen die zijn uitgerust met een alcoholslot mogen rijden of een jaar lang (of zelfs langer) helemaal niet meer mogen rijden (feitelijk verval). Nogal wat werkgevers zijn wellicht niet opgezet met een werknemer die is veroordeeld voor rijden onder invloed van alcohol en die vraagt om een bus of vrachtwagen uit te rusten met een alcoholslot.

Het principe dat de rechter de aftrekbaarheid van de kosten van het alcoholslot van de boete kan toestaan blijft bestaan, maar wordt voor de leesbaarheid naar een afzonderlijke paragraaf 3 verplaatst.

Si après sa condamnation à l'éthylotest antidémarrage, le contrevenant souhaite conduire un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis, il devra satisfaire aux conditions du programme d'encadrement (article 61*quinquies*, § 3).

Une nouveauté importante est que les juges pourront dorénavant, s'ils condamnent quelqu'un à l'éthylotest antidémarrage et moyennant une motivation nécessaire, pourront exclure de son application une ou plusieurs catégories de véhicules (conforme aux catégories de permis de conduire).

En outre, le juge ne peut cependant pas exclure la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction – ou, en cas de récidive, la dernière infraction – a été commise, cf. l'article 45 de la loi relatif à la déchéance. Puisque en effet, le contrevenant a commis une infraction en matière d'alcool avec cette catégorie de véhicule.

Cet assouplissement offre aux juges la possibilité de tenir compte du contrevenant et de ses besoins (professionnels). On peut penser au chauffeur de bus (employé) qui perdrait son emploi s'il devait ne plus pouvoir rouler qu'avec des bus équipés d'un éthylotest antidémarrage ou s'il ne pouvait plus rouler du tout (déchéance de fait) pendant toute une année (ou même plus). De nombreux employeurs sont sans doute peu amènes vis-à-vis d'un employé qui a été condamné pour conduite sous influence de l'alcool et qui demande à conduire un autobus ou un camion équipé d'un éthylotest antidémarrage.

Le principe qui permet au juge d'autoriser la déduction des frais de l'éthylotest antidémarrage de l'amende est maintenu mais est déplacé, par souci de lisibilité, vers un paragraphe 3 distinct.

Er zijn in paragraaf 4 enkele wijzigingen doorgevoerd inzake de sanctie indien men ondanks een veroordeling tot een alcoholslot toch met een motorvoertuig rijdt waarvoor een rijbewijs vereist is of als bestuurder niet voldoet aan de voorwaarden van het omkaderingsprogramma. Bedoeling is om deze sanctie af te stemmen op de sanctie met betrekking tot rijden spijs verval, zoals bedoeld in artikel 48, 1°, van de wegverkeerswet: de gevangenisstraf werd verlaagd en de geldboete ingevoerd. Voor wat het verval betreft, werd geopteerd voor een periode die minstens even lang is als de periode waarin de geldigheid van het rijbewijs tot een alcoholslot werd beperkt.

Art. 10. – Dit artikel wijzigt artikel 38 van de wegverkeerswet.

Wie veroordeeld wordt voor een inbreuk op artikel 419 van het Strafwetboek (onopzettelijke doodslag) kan voortaan veroordeeld worden tot een verval van het recht tot sturen van meer dan vijf jaar of levenslang (**paragraaf 1, laatste lid**).

In **paragraaf 3** van artikel 38 worden de herstelexamens en -onderzoeken opgelijst, alsook de specifieke scholingen. Deze “scholingen” worden voortaan “opleiding” genoemd (cf. artikel 65). De Koning zal bepalen wat hieronder precies moet worden verstaan, door wie ze wordt georganiseerd, enz., want tot op heden was er voor deze “scholingen” nog niets voorzien. Het laatste lid van paragraaf 3 wordt opgeheven. Zie daarvoor de commentaar hieronder bij de nieuwe paragraaf 8.

Paragraaf 4 wordt opgeheven omdat dit reeds wordt geregeld via artikel 42 en volgende.

Dans le paragraphe 4, un certain nombre de modifications sont apportées en matière de sanction si en dépit d'une condamnation à l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage, un contrevenant roule avec un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis ou si en tant que conducteur, il ne satisfait pas aux conditions du programme d'encadrement. L'objectif est d'harmoniser cette sanction à la sanction relative à la conduite en dépit d'une déchéance, telle visée à l'article 48, 1°, de la loi sur la circulation routière : la peine prison a été réduite et l'amende a été introduite. En ce qui concerne la déchéance, il a été opté pour une période dont la durée est au moins aussi longue que la période durant laquelle la validité du permis de conduire est limitée à l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage.

Art. 10. – Cet article modifie l'article 38 de la loi sur la circulation routière.

La personne condamnée pour une infraction à l'article 419 du Code pénal (homicide involontaire) peut désormais être condamnée à une déchéance du droit de conduire de plus de cinq ans ou à vie (**paragraphe 1^{er}, dernier alinéa**).

Au **paragraphe 3** de l'article 38, les examens de réintégration sont énumérés, ainsi que les formations (en néerlandais « scholingen »). En néerlandais, le mot « scholingen » est remplacé par le mot « opleiding » (cf. article 65). Le Roi déterminera ce qu'il faut précisément entendre par là, par qui elle doit être organisée, etc., car jusqu'à présent rien n'était prévu pour ces formations. Le dernier alinéa du paragraphe 3 est abrogé. Voyez à ce sujet le commentaire ci-dessous relatif au nouveau paragraphe 8.

Le paragraphe 4 est abrogé car ceci est déjà réglé via les articles 42 et suivants.

Paragraaf 6 van artikel 38 handelt over de “gekuiste” recidive: het herhaald plegen van één van de zes zwaarste overtredingen (zonder dat dit steeds dezelfde overtreding moet zijn) wordt strenger bestraft. Aan dit lijstje van zes zwaarste overtredingen wordt een zevende toegevoegd, namelijk het rijden zonder gedekt te zijn door een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering, zoals beteugeld in artikel 22 van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen. Anderzijds wordt de strengere bestraffing van recidive niet langer uitgesloten in geval de rechter toepassing maakt van artikel 37/1. In geval van alcoholrecidive is de rechter dus verplicht om de bepaling van artikel 37/1 en de bepaling van artikel 38, § 6, cumulatief toe te passen: een alcoholrecidivist zal eerst minstens drie maanden verval ondergaan en de vier herstelexamens moeten afleggen, om daarna - mits hij hersteld is in het recht tot sturen - minstens een jaar met een alcoholslot te rijden (of gedurende die periode geen motorvoertuig te besturen). De formulering van paragraaf 6 werd licht aangepast om interpretatieproblemen uit te sluiten; het principe van enkelvoudige recidive geldt in geval er een nieuwe veroordeling is binnen de drie jaar na een eerste definitieve veroordeling. Er is enkel sprake van dubbele recidive indien de rechter opnieuw veroordeelt nadat er reeds twee definitieve veroordelingen zijn. Voordat er sprake kan zijn van een trippele recidive zijn drie eerdere veroordelingen vereist. Het is dus niet het aantal nieuwe overtredingen dat in aanmerking moet worden genomen om het soort recidive te bepalen (enkelvoudig, dubbelvoudig, dan wel drievoudig), maar wel het aantal voorafgaande definitieve veroordelingen.

Er wordt een nieuwe **paragraaf 8** toegevoegd. Deze bepaling beperkt de mogelijkheid of de verplichting om het herstel in het recht tot sturen afhankelijk te maken van examens en/of onderzoeken tot overtreders die voldoen aan de voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te verkrijgen en bijgevolg in België wonen of studeren.

Le paragraphe 6 de l'article 38 traite de la récidive « croisée » : la répétition d'une des six infractions les plus graves (sans que cela doive toujours être la même infraction) est plus sévèrement punie. A cette petite liste des six infractions les plus graves, une septième est ajoutée, à savoir conduire sans être couvert par une assurance en responsabilité civile, comme sanctionné à l'article 22 de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. D'autre part, la sanction plus sévère de la récidive n'est désormais plus exclue au cas où le juge fait application de l'article 37/1. En cas de récidive en matière d'alcool, le juge est donc obligé d'appliquer cumulativement les articles 37/1 et 38, § 6 : un récidiviste en matière d'alcool sera premièrement condamné à au moins trois mois de déchéance et à repasser les quatre examens de réintégration, pour ensuite – en cas de réintégration au droit de conduire – devoir conduire au moins une année avec un éthylotest antidémarrage (ou ne pas conduire de véhicule à moteur durant cette période). La formulation du paragraphe 6 est légèrement adapté afin d'exclure des problèmes d'interprétation ; le principe de la récidive simple s'applique en cas de nouvelle condamnation dans les trois années qui suivent une première condamnation. Il n'est question de double récidive que si le juge condamne à nouveau après qu'il y ait déjà eu deux condamnations définitives. Pour qu'il y ait triple récidive, trois condamnations précédentes sont exigées. Ce n'est donc pas le nombre de nouvelles infractions qui est pris en compte pour définir le type de récidive (simple, double ou triple), mais bien le nombre de condamnations définitives précédentes.

Un nouveau **paragraphe 8** est ajouté. Cette disposition limite la possibilité ou l'obligation de rendre la réintégration dans le droit de conduire dépendante des examens pour les contrevenants qui répondent aux conditions pour pouvoir obtenir un permis de conduire en Belgique, et donc qui résident ou étudient en Belgique.

Het is onwenselijk dat niet-inwoners naar België moeten terugkeren om te voldoen aan de opgelegde herstelmaatregelen, die niet voor hen zijn ingericht. Immers, een buitenlandse overtreder die een medisch en/of een psychologisch herstelonderzoek moet ondergaan en die in dit kader slechts voorlopig, voor een beperkte periode en eventueel onder voorwaarden rijgeschikt zou worden bevonden, voldoet niet aan de voorwaarden om een "voorwaardelijk" Belgisch rijbewijs te bekomen gedurende deze periode. Hij kan enkel zijn buitenlands rijbewijs terugkrijgen om het grondgebied te verlaten op een dag en via een reisweg die door het Openbaar Ministerie wordt vastgelegd. Het heeft dus geen zin om deze overtreiders aan herstelmaatregelen te onderwerpen.

Eenzelfde regeling bestond reeds in **paragraaf 3**, maar de draagwijdte hiervan werd overeenkomstig de rechtspraak van het Hof van Cassatie beperkt tot herstelmaatregelen die discretionair krachtens paragraaf 3 door de rechter werden opgelegd. De regeling wordt nu in een afzonderlijke paragraaf opgenomen om haar ook te laten gelden voor de gevallen waarin de rechter verplicht is herstelmaatregelen op te leggen.

Wie thans veroordeeld wordt tot een levenslang verval, dient ook alle herstelexamens af te leggen. Dit heeft echter geen zin, want ondanks het slagen in deze examens en onderzoeken krijgt betrokkene zijn rijbewijs niet terug. Deze proeven zijn duur en wekken frustratie bij wie slaagde maar zijn inspanning niet beloond ziet. Deze bepaling wordt dan ook gewijzigd zodanig dat wie veroordeeld wordt tot een levenslang verval geen herstelexamens meer dient af te leggen.

Art. 11. – Dit artikel betreft een wijziging van artikel 42 van de wegverkeerswet, met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke ongeschiktheid om een motorvoertuig te besturen.

Verval van het recht tot sturen kan hierdoor ook worden uitgesproken naar aanleiding van een opschorting van straf of zelfs een internering, en niet enkel naar aanleiding van een veroordeling.

Il n'est pas souhaitable que des non-résidents doivent revenir en Belgique pour satisfaire aux examens de réintégration imposés, qui ne sont pas organisés pour eux. En effet, un contrevenant étranger qui doit se soumettre à un examen de réintégration médical ou psychologique et qui dans ce cadre, de manière temporaire, pour une durée limitée ou éventuellement sous des conditions serait considéré apte, ne répond pas aux conditions pour obtenir un permis de conduire « probatoire » belge durant cette période. Il peut seulement recevoir son permis de conduire étranger pour quitter le pays un jour et via un itinéraire qui est déterminé par le Ministère Public. Cela n'a donc pas de sens de soumettre ces contrevenants à des examens de réintégration.

Une telle règle existait déjà dans le **paragraphe 3**, mais la portée de celle-ci fut restreinte conformément à la jurisprudence de la cour de Cassation aux examens de réintégration qui étaient selon le paragraphe 3 discrétionnairement imposés par le juge. La règle est donc désormais reprise dans un paragraphe individuel afin de la laisser valoir pour les cas dans lesquels le juge est obligé d'imposer des examens de réintégration.

Quiconque est actuellement condamné à une déchéance à vie doit aussi présenter tous les examens de réintégration. Cela n'a pas vraiment de sens, puisque malgré la réussite de ces examens, l'intéressé ne récupère pas son permis de conduire. Ces examens sont chers et provoquent la frustration chez qui les réussit mais ne voit pas ses efforts récompensés. Cette disposition est donc aussi modifiée d'une manière telle que quiconque est condamné à une déchéance à vie ne doit plus présenter aucun examen de réintégration.

Art. 11. – Le présent article porte sur une modification de l'article 42 de la loi sur la circulation routière, ayant trait à l'incapacité physique ou psychique de conduire un véhicule à moteur.

De ce fait, la déchéance du droit de conduire peut également être prononcée dans le cadre d'une suspension de la peine ou même un internement, et pas uniquement dans le cadre d'une condamnation.

Dezelfde mogelijkheid wordt voorzien in elke graad van beoordeling, dus ook in beroep, op verzet en na voorziening in cassatie, en ook op het enkel beroep van de gedaagde. Dit betekent immers geen strafverzwaring; het gaat hier om een beveiligingsmaatregel.

De duur van het verval van het recht tot sturen wordt afhankelijk gemaakt van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is een motorvoertuig te besturen. Nu kan betrokkene een verzoek indienen na twee jaar. De rechtbank heeft echter geen mogelijkheid om bij een welbepaalde omschreven duur van de ongeschiktheid een controle in te bouwen (tenzij toepassing werd gemaakt van art. 38, § 4).

Art. 12. – Artikel 44 van de wegverkeerswet wordt vervangen. De thans bestaande wachttermijn van twee jaar om opheffing te vragen van het verval van het recht tot sturen, wordt vervangen door de mogelijkheid om via het openbaar ministerie een herziening te vragen via verzoekschrift voor het gerecht dat het verval heeft uitgesproken of bevestigd. Indien het verzoek wordt afgewezen, kan pas na zes maanden, te rekenen vanaf de datum van afwijzing, een nieuw verzoek worden ingediend.

Deze wijziging werd ingevoerd omdat de rechtbank momenteel geen mogelijkheid heeft om een verval van het recht tot sturen van bepaalde duur te herzien, tenzij via toepassing van artikel 38, § 4, van de wegverkeerswet, wat eerder zelden gebeurt.

Art. 13. – Artikel 45 van de wegverkeerswet wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met de nieuwe indeling van artikel 37/1 van de wet.

Art. 14. – Artikel 48 van de wegverkeerswet inzake het rijden spijs verval wordt aangepast, in die zin dat de facultatieve gevangenisstraf van maximum één naar maximum twee jaar wordt gebracht, cf. de aanpassing aan artikel 30.

Art. 15. – Artikel 51, 4°, van de wegverkeerswet wordt aangepast aan de nieuwe indeling van artikel 37/1.

La même possibilité est prévue à chaque degré de condamnation, y compris en appel, à opposition et après pourvoi en cassation, donc également sur le seul appel de la partie citée. Cela ne signifie effectivement pas d'une aggravation de la peine ; il s'agit en l'occurrence d'une mesure de sûreté.

La durée de la déchéance du droit de conduire dépend de la preuve que l'intéressé n'est plus inapte à conduire un véhicule à moteur. L'intéressé peut désormais introduire une demande après deux ans. Le tribunal n'a toutefois pas la possibilité d'inclure un contrôle dans le cas d'une durée bien définie de l'incapacité (à moins qu'il soit fait application de l'article 38, § 4).

Art. 12. – L'article 44 de la loi sur la circulation routière est remplacé. Le délai actuellement existant de deux ans au terme duquel il peut être demandé d'être relevé de la déchéance du droit de conduire est remplacé par la possibilité de demander une révision par voie de requête adressée au ministère public, devant la juridiction qui a prononcé la déchéance. En cas de rejet de la requête, une nouvelle requête ne peut être introduite qu'au terme d'un délai de six mois à compter de la date dudit rejet.

Cette modification a été introduite, car le tribunal n'a actuellement pas la possibilité de procéder à la révision d'une déchéance du droit de conduire d'une durée déterminée, sauf en appliquant l'article 38, § 4, de la loi sur la circulation routière, ce qui est plutôt rare.

Art. 13. – L'article 45 de la loi sur la circulation routière est modifié afin d'être mis en concordance avec la nouvelle division de l'article 37/1 de la loi.

Art. 14. – L'article 48 de la loi sur la circulation routière concernant la conduite en dépit de la déchéance est adapté, en ce sens que la peine d'emprisonnement facultative d'une année au maximum est portée à un maximum de deux ans, cf. l'adaptation de l'article 30.

Art. 15. – L'article 51, 4°, de la loi sur la circulation routière, est adapté à la nouvelle division de l'article 37/1.

Art. 16. – Artikel 55 van de wegverkeerswet wordt aangepast, opdat de procureur des Konings de mogelijkheid krijgt om de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs te bevelen in geval van overtreding van artikel 406, derde lid, van het Strafwetboek (kwaadwillige belemmering van het verkeer): cf. de commentaar bij artikel 3.

Art. 17. – Artikel 56 van de wegverkeerswet wordt aangepast in overeenstemming met § 8, 1°, van artikel 38 van wegverkeerswet, zoals ingevoegd bij artikel 10 van dit ontwerp.

Art. 18. – Artikel 61 van de wegverkeerswet wordt aangepast, opdat de politie opnieuw de mogelijkheid – maar niet de verplichting – heeft om de afgifte van het rijbewijs te vorderen van de persoon die krachtens artikel 60 een rijverbod opliep omwille van een alcoholconcentratie tussen 0,09 en 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht. Op die manier kan de politie desgewenst (bijvoorbeeld als zij haar controlepost verplaatst of opdoekt) het rijbewijs bij zich houden en er zodoende zeker van zijn dat de persoon onder invloed van alcohol zich niet onttrekt aan het rijverbod.

Art. 19. – Artikel 61^{quinquies} wordt aangepast aan de nieuwe indeling van artikel 37/1 van de wet.

Art. 20 – Paragraaf 3 van artikel 65 van de wegverkeerswet wordt aangepast, zodat de Koning de inbreuken in verband met het rijden onder invloed van alcohol bepaalt waarvoor niet automatisch eerst een onmiddellijke inning moet worden voorgesteld. Geviseerd worden buitenlandse overtreders die een voertuig of rijdier besturen terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,65 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of die geweigerd hebben zich te onderwerpen aan een ademtest of ademanalyse of zonder wettige reden geweigerd hebben een bloedproef te ondergaan.

Art. 16. – L'article 55 de la loi sur la circulation routière est adapté, pour que le procureur du Roi ait la possibilité d'ordonner le retrait immédiat du permis de conduire en cas d'infraction à l'article 406, troisième alinéa, du Code pénal (entrave méchante à la circulation routière): voir le commentaire à l'article 3.

Art. 17. – L'article 56 de la loi sur la circulation routière est adapté conformément au § 8, 1°, de l'article 38 de la loi sur la circulation routière, comme inséré par l'article 10 du présent projet.

Art. 18. – L'article 61 de la loi sur la circulation routière est modifié afin que la police ait à nouveau la possibilité – mais non l'obligation – de réclamer la restitution du permis de conduire au conducteur qui, en vertu de l'article 60 de la loi sur la circulation routière, s'est vu imposer une interdiction de conduire en raison d'un taux d'alcoolémie compris entre 0,09 et moins de 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré. De cette manière, la police peut, le cas échéant, conserver le permis de conduire (par exemple lorsqu'elle se déplace ou lève son poste de contrôle) et ainsi être certaine que la personne sous influence de l'alcool ne se soustrait pas à l'interdiction de conduite.

Art. 19. – L'article 61^{quinquies} est adapté à la nouvelle division de l'article 37/1 de la loi.

Art. 20. – Le paragraphe 3 de l'article 65 de la loi sur la circulation routière est modifié de telle sorte que le Roi détermine les infractions en relation avec la conduite sous l'influence d'alcool pour lesquelles une perception immédiate n'est pas d'abord proposée automatiquement. Cet article cible les conducteurs étrangers qui conduisent un véhicule ou une monture, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,65 milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré ou qui ont refusé de se soumettre à un test de l'haleine ou à une analyse de l'haleine ou qui ont refusé sans motif légitime, un prélèvement sanguin.

Art. 21. – Artikel 67*bis* van de wegverkeerswet is van toepassing op de fysieke persoon als houder van kentekenplaat.

De houder van de kentekenplaat is strafrechtelijk aansprakelijk voor de overtredingen begaan met zijn voertuig, tenzij hij de onmiskenbare bestuurder op het ogenblik van de feiten meedeelt.

Teneinde het risico te verkleinen dat om het even welke persoon als bestuurder wordt aangeduid, zal de houder van de kentekenplaat het bewijs moeten leveren dat de aangeduide persoon wel degelijk de bestuurder was. Een verklaring van een persoon dat hij de bestuurder was, doet tekort aan het begrip “onmiskenbaar” wanneer er geen andere elementen voorhanden zijn waaruit kan worden afgeleid dat deze persoon wel degelijk de bestuurder was.

Enerzijds mag men van de eigenaar of houder van een motorvoertuig verwachten dat hij weet aan wie hij zijn voertuig toevertrouwt. Anderzijds moet voorkomen worden dat de eigenaar of houder vrijuit gaat door om het even welke bestuurder op het ogenblik van de feiten aan te duiden.

Uiteindelijk zal de rechter aan de hand van de aangebrachte elementen moeten oordelen of de aangeduide persoon als onmiskenbare bestuurder kan worden beschouwd.

De houder van de kentekenplaat gaat ook vrijuit, wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen, bijvoorbeeld wanneer zijn kentekenplaat werd gekopieerd.

Art. 22. – Artikel 67*ter* van de wegverkeerswet gaat over de rechtspersoon als houder van de kentekenplaat.

De rechtspersoon is als houder van de kentekenplaat verplicht om de identiteit van de bestuurder mee te delen.

Art. 21. – L'article 67*bis* de la loi sur la circulation routière est applicable aux personnes physiques titulaires d'un plaque d'immatriculation.

Le titulaire de la plaque est responsable pénalement pour les infractions commises avec son véhicule, à moins qu'il ne renseigne le conducteur incontestable au moment des faits.

Afin de réduire le risque que n'importe qui soit désigné comme conducteur, le titulaire de la plaque d'immatriculation devra apporter la preuve que la personne désignée était bien le conducteur en question. Une déclaration d'une personne selon laquelle elle était conducteur fait défaut à la notion de « incontestable » lorsqu'aucun autre élément dont il peut être déduit que cette personne était bien le conducteur effectif n'est fourni.

D'un côté, on peut attendre du propriétaire ou du détenteur du véhicule à moteur qu'il sache à qui il l'a confié. D'un autre côté, on doit éviter que le propriétaire ou le détenteur soit mis hors de cause en désignant n'importe quel conducteur au moment des faits.

Au final, le juge devra décider sur base des éléments fournis si la personne désignée peut être considérée comme conducteur incontestable.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation pourra également être mis hors de cause s'il prouve le vol, la fraude ou la force majeure, par exemple lorsque la plaque d'immatriculation a été copiée.

Art. 22. – L'article 67*ter* de la loi sur la circulation routière vise les personnes morales en tant que titulaires de la plaque d'immatriculation.

La personne morale est en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation obligée de communiquer l'identité du conducteur.

Gelet op de invoering van de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de rechtspersonen, wordt, naast de fysieke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt, de rechtspersoon als zodanig toegevoegd.

De termijn van 15 dagen begint te lopen van de vraag om inlichtingen, die voorafgaand aan het afschrift van het proces-verbaal kan worden opgestuurd.

De rechtspersoon kan de gebruikelijke bestuurder laten registreren in de Kruispuntbank Voertuigen (KBV). Deze mogelijkheid is op dit ogenblik voorzien voor de professionele verhuurders van motorvoertuigen, die zich hebben verenigd in de vzw Renta, zoals bepaald in het KB van 8 juli 2013 tot uitvoering van de wet van 19 mei 2010 betreffende de KBV.

Wanneer de gebruikelijke bestuurder aldus werd geregistreerd, wordt toepassing gemaakt van hetgeen is bepaald in artikel 67*bis*, aangezien de gebruikelijke bestuurder gelijkgesteld wordt met de fysieke persoon als houder van de kentekenplaat.

De gebruikelijke bestuurder wordt dus vermoed de overtreding te hebben begaan, tenzij hij de identiteit van de onmiskenbare bestuurder meedeelt of in geval van diefstal, fraude of overmacht. *Mutatis mutandis* geldt hetzelfde als wat werd uiteengezet onder artikel 20 van het ontwerp.

De wijziging inzake de territoriale bevoegdheid van de politierechtbank is een reactie op het arrest van 25 januari 2012 van het Hof van Cassatie waarin het Hof stelt dat de plaats waar de inbreuk op artikel 67*ter* van de wegverkeerswet heeft plaatsgevonden de plaats is waar de mededeling van de identiteit van de bestuurder van het voertuig in ontvangst moet worden genomen. Het adres op het antwoordformulier bepaalt dus de plaats van het misdrijf. De politierechtbank van de plaats van het misdrijf is territoriaal bevoegd. In de praktijk komt dat neer op een overbelasting van een aantal politierechtbanken, namelijk deze waar de verwerkingscentra van de federale politie liggen, voor de onbemande camera's.

Vu l'introduction de la responsabilité pénale de la personne morale, elle est en tant que telle ajoutée à côté de la personne physique qui représente la personne morale en droit.

Le délai de 15 jours commence à courir à partir de la demande de renseignements qui peut être envoyée préalablement à la copie du procès-verbal.

La personne morale peut laisser enregistrer le conducteur habituel dans la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV). Cette possibilité est pour l'instant prévue pour les loueurs professionnels de véhicules à moteur qui se sont réunis dans l'asbl Renta, telle que prévue dans l'AR du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour Véhicules.

Lorsque le conducteur habituel est enregistré en tant que tel, il est fait application de ce qui est prévu dans l'article 67*bis*, étant donné que le conducteur habituel est assimilé à la personne physique comme détenteur de la plaque d'immatriculation.

Le conducteur habituel sera présumé avoir commises les infractions, à moins qu'il ne communique l'identité du conducteur incontestable ou en cas de vol, de fraude ou de force majeure. Ce qui a été commenté sous l'article 20 du projet s'applique ici *mutatis mutandis*.

La modification relative à la compétence territoriale du tribunal de police est une réaction à l'arrêt de la cour de cassation du 25 janvier 2012 dans lequel celle-ci précise que le lieu où se produit l'infraction à l'article 67*ter* de la loi sur la circulation routière est celui où la communication de l'identité du conducteur du véhicule doit être reçue. L'adresse mentionnée sur le formulaire de réponse détermine donc le lieu de l'infraction et le tribunal de police du lieu de l'infraction est territorialement compétent. Dans la pratique, cela se traduit par une surcharge d'un certain nombre de tribunaux de police, plus exactement ceux où se trouvent les centres de traitement de la police fédérale, pour les radars automatiques.

Het doel van deze verwerkingscentra is om op grote schaal de vaststellingen inzake de onbemande camera's te verwerken, dit wil zeggen dat de verwerkingscentra de gegevens van de camera's digitaal verwerken, het PV van vaststellingen opmaken en dit PV samen met het antwoordformulier overmaken aan de overtreder. Op het antwoordformulier staat het adres van het verwerkingscentrum in Antwerpen of Gent om het antwoordformulier terug te sturen. Dit geldt dus niet alleen voor de overtredingen begaan in het arrondissement Gent of Antwerpen, maar ook daarbuiten.

Het gevolg van dit arrest is dat alle overtredingen op artikel 67*ter* van de wegverkeerswet alleen maar kunnen worden vervolgd voor de politierechtbank van Antwerpen, afdeling Antwerpen, en de politierechtbank van Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, wat niet aanvaardbaar is.

Vandaar dat we duidelijk in de wet hebben ingeschreven dat de politierechtbank van de plaats waar het oorspronkelijke misdrijf heeft plaatsgevonden, bevoegd is.

L'objectif de ces centres de traitement est de procéder au traitement à grande échelle des constatations fournies par les radars automatiques, ce qui signifie que les centres de traitement traitent numériquement les données fournies par les radars, établissent le procès-verbal des constatations et transmettent ensuite celui-ci au contrevenant, accompagné du formulaire de réponse. Le formulaire de réponse mentionne l'adresse du centre de traitement d'Anvers ou de Gand, afin d'y être renvoyé. Ceci s'applique donc non seulement aux infractions commises dans l'arrondissement de Gand ou celui d'Anvers, mais aussi en dehors de ceux-ci.

Cet arrêt a pour conséquence que toutes les infractions à l'article 67*ter* de la loi sur la circulation routière ne peuvent être poursuivies que devant le tribunal de police d'Anvers, division d'Anvers, et le tribunal de police de Flandre orientale, division de Gand, ce qui n'est pas acceptable.

C'est la raison pour laquelle nous avons clairement inscrit dans la loi que le tribunal de police compétent est celui du lieu où l'infraction initiale a été commise.

Art. 23. – Met de wijziging van artikel 68 van de wegverkeerswet wordt de gebruikelijke verjaring van de strafvordering van één op twee jaren gebracht, te rekenen vanaf de dag waarop de overtreding is begaan. De in artikel 68 van de wegverkeerswet voorziene uitzonderingen met een verjaringstermijn van drie jaar worden uitgebreid naar rijden spijs verval (artikel 48) en rijden zonder het vereiste alcoholslot (artikel 37/1, § 4).

Art. 24 – Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding van de wet.

Voor redenen van rechtszekerheid wordt bepaald dat de nieuwe bepalingen inzake het alcoholslot (artikel 37/1, §1) enkel van toepassing zijn op feiten begaan na de inwerkingtreding van de wet. In geval van recidive moeten beide feiten gepleegd zijn na de inwerkingtreding van de wet.

Gegeven te Brussel,

Art. 23. – La modification de l'article 68 de la loi sur la circulation routière porte la prescription normale de l'action publique d'un à deux ans, à compter du jour où l'infraction a été commise. Les exceptions prévues à l'article 68 de la loi sur la police de la circulation routière avec un délai de prescription de trois ans sont étendues à la conduite en dépit d'une déchéance (article 48) et à la conduite sans l'éthylotest antidémarrage nécessaire (article 37/1, § 4).

Art. 24 – Cet article fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Pour garantir la sécurité juridique, il est spécifié que les nouvelles dispositions relatives à l'éthylotest anti démarrage (article 37/1, §1) s'appliquent uniquement aux faits commis après l'entrée en vigueur de la loi. En cas de récidive, les faits doivent être tous les deux commis après l'entrée en vigueur de la loi.

Donné à Bruxelles, le

Van Koningswege:

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

Jan JAMBON

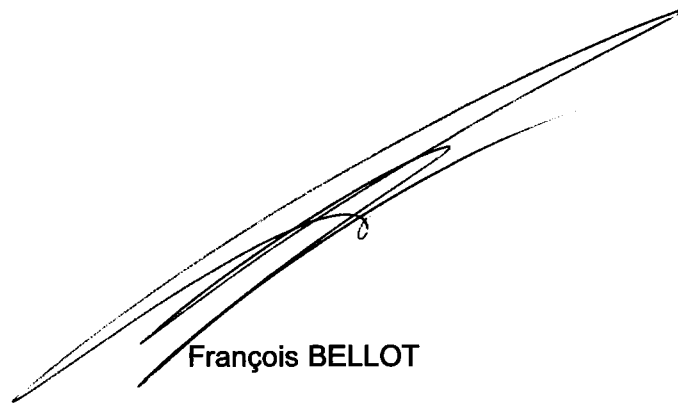
De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Justice,

Koen GEENS

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that form a cursive, elongated shape. The signature is positioned diagonally across the page, starting from the lower left and extending towards the upper right. The name 'François BELLLOT' is printed in a standard sans-serif font directly beneath the signature.

François BELLLOT