

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 avril 2024

PROJET DE LOI

modifiant la loi
relative à la police de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968,
introduisant des formations de réintégration

Rapport de la première lecture

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Marianne Verhaert**

Sommaire Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
II. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponse du ministre	9
C. Répliques des membres	10
D. Réponse complémentaire du ministre	10
III. Votes	11

Voir:

Doc 55 **3967/ (2023/2024)**:
001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:
004: Articles adoptés en première lecture.

EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 april 2024

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet
betreffende de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968,
tot invoering van herstelopleidingen

Verslag van de eerste lezing

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Marianne Verhaert**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoord van de minister	9
C. Replieken van de leden	10
D. Bijkomend antwoord van de minister.....	10
III. Stemmingen	11

Zie:

Doc 55 **3967/ (2023/2024)**:
001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:
004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Maggie De Block, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 Vooruit : *Vooruit*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 QRVA Questions et Réponses écrites
 CRIV Version provisoire du Compte Rendu Intégral
 CRABV Compte Rendu Analytique
 CRIV Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN Séance plénière
 COM Réunion de commission
 MOT Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV Beknopt Verslag
 CRIV Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi le 16 avril 2024.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, présente son projet de loi.

Le projet de loi constitue une étape importante dans la lutte contre la délinquance routière. Il a pour objectif d'étoffer les moyens mis à disposition de la Justice pour accompagner les contrevenants vers un changement de comportement et une sécurité routière plus durable.

Les délinquants de la route sont plus enclins à modifier leur comportement après avoir suivi une formation que lorsque la sanction se limite à une amende ou au retrait du permis de conduire.

La plupart des excès de vitesse, des conduites en état d'ivresse, de l'utilisation d'un smartphone au volant ou du franchissement d'un feu rouge, pour n'en citer que quelques-uns, ne sont pas le résultat d'une méconnaissance des règles.

Face à ce simple constat, il faut reconnaître les limites du cadre légal actuel, qui envoie les conducteurs ne respectant les règles et pris sur le fait "repasser leur permis". Sans être dénué de sens, le fait d'envoyer quelqu'un passer à nouveau un examen théorique et pratique pour récupérer son permis de conduire rate parfois l'objectif de changer durablement le comportement des intéressés. Car ce qui est en cause, bien souvent, dans des comportements dangereux au volant, c'est le rapport à la règle, à son sens, aux autres et à la société en général.

Une formation avec mise en situation, un partage d'expérience avec d'autres personnes ayant vécu des difficultés similaires permet d'aborder ces questions et d'engager une véritable prise de conscience, qui est la base nécessaire d'un changement de comportement.

Il n'aura pas échappé à certains membres de cette commission que la possibilité de condamner un contrevenant à une formation de réintégration était déjà prévue dans une modification législative de 2003 et a été revue

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 16 april 2024.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, licht zijn wetsontwerp toe.

Het wetsontwerp is een belangrijke stap om de verkeerscriminaliteit tegen te gaan. Het strekt ertoe het gerecht meer middelen ter beschikking te stellen om de verkeersovertreders ertoe aan te zetten hun gedrag te veranderen en een duurzamere verkeersveiligheid tot stand te brengen.

Verkeersovertreders zijn meer geneigd hun gedrag aan te passen wanneer ze een opleiding hebben gevolgd dan wanneer de straf beperkt blijft tot een boete of de intrekking van het rijbewijs.

De meeste snelheidsovertredingen, evenals de meeste gevallen van rijden onder invloed, van het gebruik van een smartphone achter het stuur of van door het rode licht rijden, om maar een paar voorbeelden te geven, gebeuren niet omdat men de verkeersregels niet kent.

Ten aanzien van die eenvoudige werkelijkheid kan men alleen maar erkennen dat het huidige wettelijke kader, waarbij de bestuurders die zich niet aan de regels houden en op heterdaad worden betrapt opnieuw hun rijbewijs moeten behalen, op zijn grenzen botst. Het is uiteraard niet zinloos om iemand opnieuw de examens theorie en praktijk te doen afleggen opdat die het rijbewijs zou terugkrijgen, maar het doel om bij de betrokkene een blijvende gedragsverandering teweeg te brengen, wordt door die maatregel niet altijd verwezenlijkt. Bij gevaarlijk rijgedrag draait het immers vaak om hoe de betrokkene staat ten aanzien van de regel, de zin ervan, de andere mensen en de maatschappij in het algemeen.

Een opleiding met een rollenspel, waar ervaringen worden gedeeld met andere personen die iets soortgelijks hebben meegemaakt, helpt om een en ander aan te pakken en daadwerkelijke bewustmaking teweeg te brengen, en dat is de noodzakelijke basis voor een gedragsverandering.

Het zal sommige commissieleden niet ontgaan zijn dat de mogelijkheid om te veroordelen tot een herstelopleiding al was opgenomen in een wetswijziging uit 2003 en bovendien werd gewijzigd in 2018 (art. 38, § 3 van de

en 2018 (art. 38, § 3, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière). Le projet de loi à l'examen (DOC 55 3967/001) entend toutefois aller plus loin encore en uniformisant totalement la formation de réintégration dans la loi de 1968 et en éliminant certaines imperfections qui demeurent. Ces formations pourront ainsi enfin être menées à bien en pratique.

Il ressort désormais clairement du projet de loi (DOC 55 3967/001) que le juge pourra déduire les coûts de la formation du montant de l'amende, comme il le fait déjà pour les examens de conduite. La formation fera également partie de manière plus systématique des conditions de réintégration en cas de condamnation pour délit de fuite consécutif à un accident avec lésions corporelles lorsque le condamné a obtenu son permis de conduire moins de deux ans auparavant ou – et c'est important – en cas de récidive.

Les comportements récidivistes doivent être combattus efficacement, dès lors qu'ils sont trop souvent à l'origine d'accidents graves ou très graves ou sont à l'origine de très nombreux décès, comme à Strépy-Bracquegnies. Même si la loi ne se limite pas à viser ces cas de récidive, les formations de réintégration étofferont l'arsenal mis à disposition du juge pour appréhender un conducteur pour qui une première condamnation n'aurait pas remporté le succès espéré.

Le projet de loi à l'examen (DOC 55 3967/001) a reçu l'aval des Régions et du Collège des procureurs généraux.

La loi établit le principe de la formation de réintégration comme condition pour recouvrer son permis de conduire après une condamnation pour comportement dangereux au volant. Des arrêtés d'exécution régleront les modalités pratiques.

Ces arrêtés sont en cours de rédaction. Le but est de les finaliser d'ici fin 2024. Le SPF Mobilité s'est inspiré des pratiques menées à l'étranger (Royaume-Uni, Pays-Bas, France, etc.) et en Belgique, l'idée étant de développer un système efficace tenant compte des différentes limitations. Les parties intéressées qui sont actives dans le domaine des études de réintégration et des formations alternatives ont été consultées.

Les formations seront dispensées par des organisations agréées durant deux demi-journées, par groupes de 10 à 12 participants et pour un coût allant de 250 à 350 euros, à payer par le contrevenant, mais qui serait déductible d'une éventuelle amende infligée par un juge. Trois modules de formation sont prévus: un consacré à la vitesse excessive (avec partie pratique), un autre à

wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer). Dit wetsontwerp (DOC 55 3967/001) wil evenwel nog verder gaan door een volledige gelijkstelling van de herstelopleiding in de wet van 1968 tot stand te brengen, alsook door bepaalde resterende tekortkomingen weg te werken. Op die manier kan een en ander in de praktijk eindelijk volledig worden uitgevoerd.

Dankzij het voorliggende wetsontwerp is het voortaan duidelijk dat de rechter de kosten van de opleiding in mindering kan brengen op het bedrag van de boete, zoals hij dat al doet voor rijexamens. De opleiding zal ook systematischer deel uitmaken van de voorwaarden voor herstel bij een veroordeling wegens vluchtmisdrijf na een ongeval met lichamelijk letsel, wanneer de veroordeelde minder dan twee jaar in het bezit is van een rijbewijs of – en dat is belangrijk – in geval van recidive.

Recidive moet doeltreffend worden tegengegaan, aangezien dergelijk gedrag maar al te vaak de oorzaak is van ernstige of heel ernstige ongevallen, alsook van talrijke dodelijke verkeersslachtoffers, zoals in Strépy-Bracquegnies. De wet beperkt zich niet tot die gevallen van recidive, maar met de beoogde invoering van herstelopleidingen zal de rechter beschikken over een uitgebreider arsenaal om een bestuurder aan te pakken voor wie een eerste veroordeling niet het verhoopte resultaat heeft opgeleverd.

Dit wetsontwerp geniet de instemming van de gewesten en van het College van procureurs-generaal.

Beoogd wordt het beginsel van de herstelopleiding in te voeren als voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen na een veroordeling voor gevaarlijk rijgedrag. De praktische nadere regels zullen in uitvoeringsbesluiten worden geregeld.

Die besluiten worden momenteel opgesteld. Het doel is ze tegen eind 2024 af te ronden. De FOD Mobiliteit heeft voortgebouwd op bestudeerde praktijken in het buitenland (Verenigd Koninkrijk, Nederland, Frankrijk enzovoort) en in België. Het doel is een efficiënt systeem te ontwikkelen dat rekening houdt met de verschillende beperkingen. De belanghebbenden op het vlak van herstelonderzoeken en alternatieve opleidingen werden geraadpleegd.

De opleidingen worden gegeven door erkende organisaties, gedurende twee halve dagen, in groepen van tien tot twaalf deelnemers en tegen een prijs van 250 tot 350 euro, te betalen door de overtreder, maar aftrekbaar van een eventuele boete opgelegd door een rechter. Er wordt voorzien in drie opleidingsmodules, respectievelijk met betrekking tot te snel rijden (met een

la conduite sous influence et le troisième, plus général, portera sur les comportements inadéquats, comme l'usage d'un smartphone au volant. Autrement dit, l'objectif est donc d'offrir une formation spécifiquement dédiée à lutter contre les trois plus grands comportements problématiques au volant.

Des mesures seront prises pour que les instances agréées disposent d'un personnel doté des compétences requises, qui sera en outre en nombre suffisant pour garantir une bonne couverture territoriale.

Le ministre précise aussi que, s'agissant d'une formation et non d'un examen, il sera considéré comme satisfaisant si la personne a suivi activement les sessions proposées. Il n'y a pas de test au terme de celles-ci. En effet, envisager un test en fin de formation en saperait complètement l'intérêt. Le rapport de confiance envers le formateur serait mis à mal et le participant focaliserait son énergie sur la réussite du test au détriment d'un travail réflexif et d'autocritique. Par contre, le formateur sera attentif au fait que chaque participant inscrit participe bien à l'ensemble des sessions. Une participation active est quasiment garantie par la dynamique de groupe.

Des discussions sont actuellement en cours avec les services de la Justice afin d'intégrer le suivi des formations de réintégration dans les procédures actuelles et d'automatiser au maximum ce qui peut l'être dans le suivi des délinquants de la route.

En dernier lieu, la loi est également modifiée en ce qui concerne le lieu de dépôt du permis de conduire après une condamnation à une déchéance. La loi ne précise plus explicitement que ce dépôt doit avoir lieu au greffe de la juridiction qui a rendu le jugement mais qu'il revient au Roi de déterminer ce lieu. Cette mesure est destinée à offrir plus de souplesse aux services de la Justice quant aux procédures et aux services à impliquer, en vue d'une meilleure efficacité en matière de sécurité routière.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Eva Platteau (Ecolo-Groen) présente les amendements n^{os} 1 et 2 (DOC 55 3967/001) qui portent sur l'article 5 du projet de loi à l'examen.

praktisch gedeelte), tot rijden onder invloed en, meer algemeen, tot ongepast gedrag, zoals het gebruik van een smartphone achter het stuur. Het doel bestaat er met andere woorden in een opleiding aan te bieden die specifiek gericht is op de bestrijding van de drie grootste boosdoeners achter het stuur.

Er zal op worden toegezien dat de erkende instanties over personeel met de nodige vaardigheden beschikken en voldoende talrijk en toegankelijk zijn om een goede territoriale dekking te garanderen.

Aangezien het een opleiding en geen examen betreft, verduidelijkt de minister dat de actieve deelname van de betrokkene aan de voorgestelde sessies zal worden beschouwd als voldoende. Na de sessies vindt geen test plaats. Een test na afloop van de opleiding zou de waarde ervan immers volledig ondermijnen. De vertrouwensrelatie met de opleider zou erdoor worden aangetast en de betrokken deelnemer zou meer bezig zijn met het slagen voor de test dan met reflectie en zelfkritiek. Daar staat tegenover dat de opleider er nauwlettend op zal toezien dat elke ingeschrevene aan alle sessies deelneemt. Door de groepsdynamiek is een actieve deelname vrijwel gegarandeerd.

Met de gerechtsdiensten zijn thans besprekingen gaande om de follow-up van de herstelopleidingen op te nemen in de huidige procedures, alsook om de follow-up van verkeersdelinquenten zoveel mogelijk te automatiseren.

Tot slot wordt ook beoogd de wet te wijzigen met betrekking tot de plaats van afgifte van het rijbewijs na een veroordeling tot het verval van het recht tot sturen. Beoogd wordt dat de wet niet langer uitdrukkelijk bepaalt dat de burger zijn rijbewijs dient neer te leggen ter griffie van de rechtsmacht die het vonnis heeft uitgesproken, maar dat het de Koning toekomt die plaats te bepalen. Die maatregel strekt ertoe de gerechtsdiensten meer flexibiliteit te bieden inzake de procedures en de daarbij te betrekken diensten, om aldus doeltreffender te werken en de verkeersveiligheid te verbeteren.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Eva Platteau (Ecolo-Groen) geeft toelichting bij de amendementen nrs. 1 en 2 (DOC 55 3967/002), die betrekking hebben op artikel 5 van het voorliggende wetsontwerp.

L'amendement n° 1 vise à remplacer le 1° par ce qui suit: 1° dans le § 2, les alinéas 2, 4 et 6 sont complétés par la phrase suivante: "La formation visée au § 3, 5°, peut être imposée en supplément ou en remplacement des examens théorique et pratique."

La modification de l'alinéa 2 ne vise que le 1^{er} cas de figure réglé par l'article 38, § 2, al. 1^{er}, à savoir le fait d'avoir causé un accident mortel (homicide involontaire) suite à une infraction des 2^e, 3^e ou 4^e degrés, une vitesse excessive, une intoxication alcoolique supérieure à 0,8g/l, un état d'ivresse ou analogue ou la consommation de drogues.

Les cas visés dans les alinéas 3 et 5 ne sont par contre pas visés par la mesure, à savoir les accidents mortels consécutifs à la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues en état de récidive ou ayant, dans les mêmes circonstances, entraîné des coups et blessures.

Ces deux derniers cas visent des situations plus dramatiques, car ils supposent que l'auteur de l'accident corporel, voire mortel, est en état de récidive pour conduite sous influence. On peut donc supposer que leur auteur se trouve dans une situation plus extrême et questionner la pertinence d'une formation en terme de changement de comportement pour ce type de profil. Il semble toutefois préférable de ne pas en exclure d'office l'application et de laisser au juge l'appréciation d'imposer une formation de réintégration ou non.

Pour cette raison, il est proposé d'ajouter les formations de réintégration dans les alinéas 4 et 6.

L'amendement n° 2 prévoit d'insérer le 2/1°, comme suit: 2/1° dans le § 3, les mots "à un ou plusieurs des examens cités ci-après" sont remplacés par les mots "à une ou plusieurs des conditions de réintégration citées ci-après".

Une formation de réintégration n'est pas à proprement parler un examen. Il convient donc d'adapter la phrase liminaire du paragraphe 3.

M. Wouter Raskin (N-VA) se dit déçu. La seule chose que ce gouvernement ait faite pour la sécurité routière est d'abaisser certaines limites en matière d'alcoolémie et de faire en sorte que les conducteurs puissent être verbalisés plus souvent, plus facilement et plus rapidement pour vitesse excessive.

Amendement nr. 1 strekt ertoe de ontworpen bepaling onder 1° te vervangen door: "1° in § 2, worden het tweede, het vierde en het zesde lid aangevuld met de volgende zin: "De opleiding bedoeld in § 3, 5°, kan ter aanvulling of ter vervanging van het theoretisch en het praktisch examen opgelegd worden."".

De wijziging van het tweede lid is alleen van toepassing op het eerste van de in artikel 38, § 2, eerste lid, bedoelde gevallen, namelijk het feit dat een dodelijk ongeval (doodslag) is veroorzaakt als gevolg van een overtreding van de tweede, derde of vierde graad, een te hoge snelheid, een alcoholintoxicatie van meer dan 0,8 g/l, een toestand van dronkenschap dan wel een soortgelijke toestand, of het gebruik van drugs.

De in het tweede en vijfde lid bedoelde situaties vallen daarentegen niet onder de maatregel, namelijk dodelijke ongevallen die het gevolg zijn van rijden onder invloed van alcohol of drugs wanneer sprake is van recidive of die in dezelfde omstandigheden hebben geleid tot slagen en verwondingen.

In beide laatstgenoemde gevallen gaat het om dramatischere situaties, omdat de veroorzaker van het ongeval met lichamelijk letsel of zelfs de dood tot gevolg, een recidivist is voor rijden onder invloed. Men mag daarom aannemen dat de dader zich in een extremere situatie bevindt en dat de relevantie van een opleiding op het vlak van gedragsverandering voor een dergelijk profiel twijfelachtig is. Toch lijkt het beter om de toepassing ervan niet automatisch uit te sluiten en het aan de rechter over te laten om al dan niet een herstelopleiding op te leggen.

Om die reden wordt voorgesteld de herstelopleiding toe te voegen in het vierde en het zesde lid.

Amendement nr. 2 strekt tot invoeging van een bepaling onder 2/1°, luidende: "2/1° in paragraaf 3 worden de woorden "slagen voor een of meer van de hierna vermelde examens en onderzoeken" vervangen door de woorden "voldoen aan de hierna vermelde herstelvoorwaarden"".

Een herstelopleiding is strikt genomen geen examen. De inleidende zin van paragraaf 3 moet daarom worden aangepast.

De heer Wouter Raskin (N-VA) is ontgoocheld. Het enige dat deze regering gedaan heeft om de verkeersveiligheid te bevorderen is een aantal alcohollimieten naar beneden halen en ervoor zorgen dat mensen vaker, gemakkelijker en sneller kunnen worden beboet wegens overdreven snelheid.

Pour le reste, de nombreuses mesures qui pourraient effectivement changer quelque chose sur le fond dans la lutte contre l'insécurité routière et la récidive, sont laissées de côté:

- permis à points;
- liaison ANPR et Mercurius;
- cadre adéquat permettant d'utiliser les caméras ANPR pour lutter contre l'usage du smartphone au volant.

En résumé, le projet de loi à l'examen est trop peu ambitieux et arrive trop tard.

M. Frank Troosters (VB) rejoint les propos du précédent intervenant. Le projet de loi à l'examen (DOC 55 3967/001) est une première petite étape dans la bonne direction et son groupe le soutiendra. L'intervenant souligne l'importance de la liberté de choix du juge.

Mme Chanelle Bonaventure (PS) estime tout d'abord que ce projet de loi (DOC 55 3967/001) est particulièrement intéressant car il vise à prévoir la possibilité, en cas de déchéance du permis de conduire, de réaliser des formations permettant la réintégration du droit de conduire.

Il s'agissait d'une mesure annoncée notamment dans le Plan fédéral pour la sécurité routière et abordée avec les entités fédérées dans le cadre du plan "All for Zero". L'intervenante se réjouit de pouvoir en discuter, à plus forte raison que les études tendent à démontrer sa plus-value: les formations, entendues en tant que peines alternatives, ont un impact plus durable sur le changement de comportement que des sanctions strictement financières et que les examens de réintégration théoriques et pratiques. Bien souvent, ce n'est pas la méconnaissance des règles qui est la cause du problème, mais le comportement, ce à quoi s'attaquent frontalement les formations, et donc moins les sanctions traditionnelles. Avec ce projet, il sera possible désormais de sanctionner les contrevenants par le biais de telles peines.

Ceci étant, l'intervenante a quelques questions sur l'application de cette mesure. Concrètement, les juges de police auront donc la possibilité d'imposer le suivi d'une formation comme condition à la récupération du droit de conduire. Quel sera le contenu de cette formation? Celui-ci sera-t-il élaboré avec le concours d'experts/d'organisations? Le cas échéant, lesquels? Quelles seront les modalités pratiques? Combien de temps durera la formation? Aujourd'hui, un contrevenant qui souhaite récupérer son droit de conduire doit s'acquitter de 16 euros pour l'examen théorique et 36 euros pour

Voor de rest zijn heel wat maatregelen die daadwerkelijk iets kunnen betekenen in de strijd tegen verkeersonveiligheid en recidive niet verwezenlijkt:

- rijbewijs met punten;
- koppeling ANPR en Mercurius;
- sluitende regeling om ANPR-camera's in te zetten tegen smartphonegebruik achter het stuur.

Dit wetsontwerp is *too little, too late*.

De heer Frank Troosters (VB) sluit zich aan bij de vorige spreker. Dit wetsontwerp is een eerste kleine stap in de goede richting en zijn fractie zal het dan ook steunen. De spreker benadrukt het belang van de keuzevrijheid van de rechter.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) vindt dit wetsontwerp vooreerst bijzonder interessant omdat het de mogelijkheid schept om in geval van intrekking van het rijbewijs opleidingen op te leggen alvorens het herstel in het recht tot sturen mogelijk wordt.

Het gaat om een maatregel die werd aangekondigd in het Federaal plan verkeersveiligheid en waar met de deelstaten werk van werd gemaakt in het raam van het plan *All for zero*. De spreekster is blij de maatregel te kunnen bespreken, temeer daar studies de meerwaarde ervan aantonen: opleidingen hebben, als alternatieve straf, een meer blijvende weerslag op de gedragsverandering dan puur financiële straffen en theoretische en praktische herstelexamens. Vaak wordt het probleem niet veroorzaakt door een gebrek aan kennis van de regels, maar door het gedrag. De opleidingen pakken net dat gedrag aan, veel meer dan traditionele sancties dat doen. Dankzij dit wetsontwerp zal het voortaan mogelijk zijn overtreders te bestraffen met dergelijke sancties.

Los daarvan heeft de spreekster een aantal vragen over de toepassing van deze maatregel. Concreet zullen de politierechters dus het volgen van een opleiding als voorwaarde kunnen opleggen om in het recht tot sturen te worden hersteld. Waaruit zal die opleiding bestaan? Zal die worden uitgewerkt in samenspraak met deskundigen en organisaties? Zo ja, met welke? Wat zullen de praktische nadere regels zijn? Hoelang zal de opleiding duren? Vandaag moet een overtreder die in zijn recht tot sturen wil worden hersteld, 16 euro betalen voor het theoretisch examen en 36 euro voor het

l'examen pratique. Qu'en sera-t-il avec la formation? Il nous revient aussi de nous demander ce qu'il advient dans le cas où un conducteur n'aurait pas les moyens de s'acquitter de ces montants si ceux-ci devaient être beaucoup plus élevés. En outre, de nouveaux centres de formation devront-ils être créés en Belgique? Les Régions devront-elles être impliquées dans la réalisation des formations?

Beaucoup de choses devront être mises en œuvre sur base de ce projet de loi et si son groupe en soutient le principe avec conviction, il revient de contrôler la manière dont cela se fera.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) estime que ce projet de loi (DOC 55 3967/001) constitue un petit pas dans la bonne direction. Néanmoins, il considère qu'il serait judicieux d'influencer différemment ce groupe cible de récidivistes. Il est possible d'imposer des sanctions alternatives aux récidivistes avant de leur rendre le permis de conduire. Il faut donc commencer par adapter les peines actuelles et c'est ce que propose l'intervenant dans sa proposition de loi (DOC 55 3547/001).

L'intervenant constate que le contenu du texte a évolué et il demande comment concrètement ces formations seront organisées. En effet, les épreuves psychosociales et médicales ont de longs délais d'attente. L'organisation sera donc un défi majeur car il ne faut pas que les récidivistes attendent trop.

Le groupe auquel il appartient soutiendra le projet de loi à l'examen, mais il estime que cela reste insuffisant par rapport à ce qui a été déclaré dans l'accord de gouvernement.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) estime qu'il est possible d'être plus strict en matière de sécurité routière. Néanmoins, l'intervenante se dit satisfaite de l'évolution de ce dossier. Elle demande, cependant comment ces formations seront mises en place concrètement et quel en sera le coût.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) rappelle que la sécurité routière reste un thème important pour son groupe. Elle rappelle qu'elle a déposé, en début de législature, une proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant, proposition de loi "tolérance zéro" pour l'alcool derrière le volant (DOC 55 0157/001).

praktisch examen. Hoe zal dat gaan met de opleiding? De spreekster vraagt zich ook af wat er zal gebeuren indien een bestuurder de middelen niet heeft om die bedragen te betalen als die te hoog zouden zijn. Zullen er bovendien in België nieuwe opleidingscentra moeten worden opgericht? Moeten de gewesten worden betrokken bij het uitvoeren van de opleidingen?

Op basis van dit wetsontwerp zullen veel zaken moeten worden uitgevoerd en hoewel haar fractie het uitgangspunt ten volle steunt, vindt de spreekster dat toezicht moet worden gehouden op de manier waarop die implementatie zal verlopen.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) beschouwt dit wetsontwerp als een kleine stap in de goede richting. Toch zou hij het verstandig vinden recidivisten op een andere manier tot inkeer te brengen. Recidivisten kunnen aan alternatieve sancties worden onderworpen als voorwaarde om hun rijbewijs terug te krijgen. Volgens de spreker dient men dan ook te beginnen met het aanpassen van de huidige straffen, zoals hij in zijn wetsvoorstel DOC 55 3547/001 voorstelt.

De heer Van den Bergh stelt vast dat de inhoud van de tekst werd aangepast en vraagt zich af hoe die opleidingen concreet zullen worden georganiseerd. Voor de psychosociale en medische testen moet immers met lange wachttijden rekening worden gehouden. De organisatie van die opleidingen wordt dan ook een grote uitdaging, want voor recidivisten mogen de wachttijden niet te lang zijn.

Zijn fractie zal het wetsontwerp steunen, hoewel het niet ver genoeg gaat wanneer men het afweegt tegen wat in het regeerakkoord staat.

Volgens *mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit)* kan men inzake verkeersveiligheid strenger optreden. Toch is ze tevreden over de evolutie die dit dossier heeft doorgemaakt. Ze wil evenwel vernemen hoe die opleidingen concreet gestalte zullen krijgen en hoeveel ze zullen kosten.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) benadrukt dat verkeersveiligheid haar fractie na aan het hart ligt. Ze verwijst naar het wetsvoorstel dat ze in het begin van de zittingsperiode heeft ingediend tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren (DOC 55 0157/001).

L'avantage de ces formations, comme proposé dans le projet de loi à l'examen, est qu'elles visent un changement de comportement. Cependant, elle estime que le texte pourrait aller plus loin et son groupe continuera à plaider dans ce sens.

B. Réponse du ministre

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, répond que ce projet de loi s'ajoute aux autres mesures déjà existantes. Par ailleurs, le nouveau code de la route est presque finalisé et le Conseil d'État a déjà rendu un avis écrit. Ce nouveau code a pour objectif de créer un meilleur équilibre entre les différents usagers sur la route. Les derniers résultats en matière de sécurité routière sont relativement convaincants car le nombre de victimes sur la route a diminué de 7 % en 2023. Néanmoins, la Belgique reste un mauvais élève dans le domaine de la sécurité routière.

Le ministre est convaincu que ces formations de réintégrations seront utiles dans la lutte contre la récidive et auront un impact positif dans le changement de comportement de certains automobilistes. Les juges de police pourront rendre trois types de décisions à l'égard des personnes concernées. En Belgique, 130.000 personnes voient leurs permis de conduire retirés chaque année. Pour la plupart, il s'agit d'un retrait temporaire mais les autres doivent soit passer un examen psychologique et médical, soit repasser l'examen théorique et pratique. La troisième possibilité est la formation. Les études démontrent que les formations restent le meilleur outil pour améliorer les comportements au volant.

Les coûts de ces formations théoriques à raison de deux demi-journées de quatre heures sont d'un montant de 250 euros. Les formations comprenant un volet théorique et un volet pratique coûteraient 350 euros. Néanmoins, ce montant peut être déduit de l'amende qui est supérieure à la formation. Le ministre considère qu'une formation aura plus d'impact qu'une amende à payer.

Le contenu de ces formations sera déterminé par arrêté royal et est déjà en discussion entre le SPF Justice et les acteurs de terrain. En effet, une auto-école pourrait devenir un centre de formation pour autant qu'elle ait le personnel adéquat. Ces formations pourront porter sur des échanges entre les participants de la formation et les victimes d'accidents de la route. Les modalités seront également déterminées en concertation avec les régions.

Het voordeel van de opleidingen die dankzij het voorliggende wetsontwerp mogelijk worden, is dat ze een gedragswijziging beogen. Volgens de spreker zouden de maatregelen in het wetsontwerp echter nog doortastender kunnen worden gemaakt. Haar fractie zal daar dan ook blijven voor pleiten.

B. Antwoord van de minister

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, antwoordt dat het wetsontwerp boven op reeds bestaande maatregelen komt. Ook de nieuwe Wegcode, waarover de Raad van State reeds een schriftelijk advies heeft uitgebracht, is zo goed als klaar. Die nieuwe code wil een beter evenwicht creëren tussen de verscheidene weggebruikers. De laatste resultaten in verband met verkeersveiligheid zijn vrij overtuigend, aangezien het aantal verkeersslachtoffers met 7 % (in 2023) is afgenomen. Toch blijft België een slechte leerling op het vlak van verkeersveiligheid.

De minister is ervan overtuigd dat de herstelopleidingen nuttig zullen zijn om recidive tegen te gaan en dat ze een positieve invloed zullen hebben op het gedrag van bepaalde automobilisten. Politierechters zullen ten aanzien van de betrokkenen drie soorten beslissingen kunnen nemen. Jaarlijks wordt in België van 130.000 mensen het rijbewijs ingetrokken. In de meeste gevallen gaat het om een tijdelijke intrekking; in de andere gevallen worden de overtredders aan een psychologisch en medisch onderzoek dan wel aan een theoretisch en praktisch examen onderworpen. Nu komt er een derde mogelijkheid in de vorm van opleiding bij. Uit studies blijkt dat opleiding het beste middel blijft ter verbetering van het gedrag achter het stuur.

Die theoretische opleidingen, die tweemaal een halve dag van vier uur duren, kosten 250 euro. Opleidingen die zowel uit een theoretisch als uit een praktisch deel bestaan, zouden 350 euro kosten. Dat bedrag kan worden echter afgetrokken van het (hogere) bedrag van de boete. Volgens de minister zal een opleiding meer impact hebben dan een boete.

De inhoud van die opleidingen zal bij koninklijk besluit worden vastgesteld; nu reeds lopen daarover besprekingen tussen de FOD Justitie en de actoren in het veld. Een rijsschool die daartoe over het geschikte personeel beschikt, zou ook een opleidingscentrum kunnen worden. De opleidingen in kwestie zouden kunnen bestaan uit uitwisselingen tussen deelnemers aan de opleiding en verkeersslachtoffers. De nadere regels ter zake zullen eveneens in overleg met de gewesten worden vastgelegd.

Ce projet de loi constitue une première étape mais d'autres textes améliorant la sécurité routière sont prêts et pourront être défendus lors d'un prochain gouvernement.

C. Répliques des membres

M. Jef Van den Bergh (cd&v) demande si un suivi et une évaluation de ces formations sont prévus afin d'évaluer leur efficacité.

Le coût de ces formations de réintégration coûtent 1200 euros aux Pays-Bas, ce qui peut constituer un seuil important pour les conducteurs qui souhaitent retrouver leur permis de conduire.

L'intervenant estime également important que les personnes déchues de leurs permis de conduire ne reprennent plus la route. La réalité est que 55 % de ces récidivistes prennent la route malgré la déchéance de permis de conduire dans un délai d'un an et 70 % dans un délai de deux ans. Il faut accompagner ces conducteurs s'il y a une volonté de changer le comportement au volant. Il faut tout d'abord les empêcher de prendre la route après la déchéance de permis. Malheureusement cet élément ne figure pas dans le projet de loi à l'examen.

D. Réponse complémentaire du ministre

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, répond qu'une évaluation est toujours nécessaire. Un budget annuel alloué à VIAS est prévu à cet effet. Le problème est que l'institut VIAS s'occupe également de ces formations de réintégration. Il faudra donc trouver un acteur tiers. Le prochain gouvernement pourra également s'en charger.

Un juge de police peut sanctionner un récidiviste en lui imposant trois formations. Ce qui représente un coût un coût substantiel.

Le ministre est d'avis que certains récidivistes continuent de conduire leurs véhicules malgré la déchéance de permis de conduire. Cet aspect relève de la responsabilité du SPF Justice et de la police. Il est difficile de prévenir ce type de comportement sans passer par les services de police. Il faut néanmoins mieux poursuivre ces récidivistes.

Des pourparlers sont en cours entre le cabinet du ministre et le collège des procureurs généraux pour mettre en place deux projets pilotes. Ceux-ci ont pour objectif de lier les bases de données et permettraient au juge de plus facilement identifier les récidivistes. Et de les sanctionner de façon adéquate en cas d'accumulation de contraventions.

Naast dit wetsontwerp, dat een eerste aanzet vormt, liggen er nog andere teksten klaar die een verbetering van de verkeersveiligheid beogen en die door een volgende regering zullen kunnen worden behartigd.

C. Replieken van de leden

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) vraagt of de opleidingen zullen worden gemonitord en geëvalueerd om hun doeltreffendheid na te gaan.

In Nederland kost een herstelopleiding 1.200 euro, een bedrag dat een aanzienlijke drempel kan vormen voor bestuurders die hun rijbewijs willen terugkrijgen.

De spreker vindt het ook belangrijk dat mensen wier rijbewijs is afgenomen, de baan niet meer opgaan. De realiteit is echter dat 55 % van die recidivisten nog binnen het jaar weer achter het stuur kruipt zonder rijbewijs; over een periode van twee jaar gezien is dat zelfs 70 %. Wil men hun rijgedrag veranderen, dan moeten die bestuurders worden bijgestaan. Het is allereerst zaak te verhinderen dat ze toch nog rijden zonder rijbewijs. Helaas valt daarover niets te lezen in het voorliggende wetsontwerp.

D. Bijkomend antwoord van de minister

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, antwoordt dat evalueren altijd nodig is. Vias institute krijgt daar elk jaar budget voor. Dat instituut biedt echter ook dergelijke herstelopleidingen aan. Er is dus een derde speler nodig. Daar kan de volgende regering werk van maken.

Een politierechter kan een recidivist bestraffen door hem drie opleidingen op te leggen. Dat heeft natuurlijk een aanzienlijke kostprijs.

De minister is van mening dat sommige recidivisten nu eenmaal nooit tot inkeer zullen komen, of ze nu wel of geen rijbewijs hebben. Dat aspect is de verantwoordelijkheid van de FOD Justitie en van de politie. Het is moeilijk om dergelijk gedrag te voorkomen zonder de politiediensten in te schakelen. Niettemin moeten recidivisten beter worden vervolgd.

Er lopen gesprekken tussen de minister en het College van procureurs-generaal om twee proefprojecten op touw te zetten. Die hebben tot doel de databanken te koppelen, opdat rechters recidivisten sneller opmerken en opdat recidivisten passend gestraft worden in het geval van een opeenstapeling van overtredingen.

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Art. 3

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 3 est adopté à l'unanimité.

Art. 4

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 4 est adopté à l'unanimité.

Art. 5

Mme Eva Platteau et consorts présentent l'*amendement n° 1* (DOC 55 3967/002), qui vise à remplacer le 1°. Pour la justification, il est renvoyé à la discussion générale.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Mme Eva Platteau et consorts présentent l'*amendement n° 2* (DOC 55 3967/002), qui vise à insérer le 2/1°. Pour la justification, il est renvoyé à la discussion générale.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Art. 3

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 3 wordt eenparig aangenomen.

Art. 4

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 4 wordt eenparig aangenomen.

Art. 5

Mevrouw Eva Platteau c.s. dient *amendement nr. 1* (DOC 55 3967/002) in, dat ertoe strekt de bepaling onder 1° te vervangen. Voor de verantwoording wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Over dit amendement worden geen opmerkingen gemaakt.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen.

Mevrouw Eva Platteau c.s. dient *amendement nr. 2* (DOC 55 3967/002) in, dat ertoe strekt een bepaling onder 2/1° in te voegen. Voor de verantwoording wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Over dit amendement worden geen opmerkingen gemaakt.

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen.

L'article 5, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Art. 6

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Art. 7

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 7 est adopté à l'unanimité.

Art. 8

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 8 est adopté à l'unanimité.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 9 est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

*
* *

À la demande de *M. Wouter Raskin (N-VA)*, la commission procédera, en application de l'article 83.1 du Règlement, à une deuxième lecture. La commission souhaite disposer à cet effet d'une note du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire.

Le membre demande également l'application de l'article 78.6 du Règlement visant à ce que la commission approuve le rapport du projet de loi.

Le rapport est approuvé à l'unanimité.

La rapporteure,

Marianne Verhaert

La présidente,

Kim Buyst

Het aldus gewijzigde artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

Art. 6

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

Art. 8

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 8 wordt eenparig aangenomen.

Art. 9

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 9 wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van *de heer Wouter Raskin (N-VA)* zal de commissie, met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer, overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp. De commissie wenst daartoe te beschikken over een nota van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie.

Voorts verzoekt het lid om de toepassing van artikel 78.6 van het Reglement, opdat de commissie het verslag van het wetsontwerp goedkeurt.

Het verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De rapportrice,

Marianne Verhaert

De voorzitter,

Kim Buyst