

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

4 oktober 2024

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 16 maart 1968
betreffende de politie over het wegverkeer
wat het invoeren van het rijbewijs
met punten betreft**

(ingediend door mevrouw Tine Gielis c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

4 octobre 2024

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 16 mars 1968
relative à la police de la circulation routière
en ce qui concerne l'instauration
du permis de conduire à points**

(déposée par Mme Tine Gielis et consorts)

SAMENVATTING

Sinds 1972 is het aantal verkeersslachtoffers continu gedaald ondanks de toename van de verkeersdrukte. In vijftig jaar tijd daalde het aantal doden met meer dan 80 % en het aantal zwaargewonden met 90 %. De laatste jaren zwakt de dalende lijn evenwel af. In 2021 was er zelf sprake van een lichte toename van het aantal letselongevallen, gewonden en doden in het verkeer.

Blijvende actie is dus nodig maar de marges om vooruitgang te boeken worden steeds kleiner. De geschiedenis leert dat elke daling werd voorafgegaan door een ingrijpende maatregel.

Om de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid voor 2030 en 2050 te behalen, is het nodig om een nieuwe, essentiële stap te zetten in het verkeersveiligheidsbeleid. Dit wetsvoorstel beoogt dan ook de invoering van het rijbewijs met punten. De basis van dit wetsvoorstel is het bestaande "Hoofdstuk III. – Rijbewijs met punten" van de Wegverkeerswet, dat evenwel nooit in werking trad. Dit hoofdstuk wordt aangepast aan de vigerende wetgeving en de technologische evolutie.

RÉSUMÉ

Depuis 1972, le nombre de victimes de la route est en baisse constante en dépit de l'augmentation de la densité du trafic. En cinquante ans, le nombre de décès sur les routes a diminué de plus de 80 % et le nombre de blessés graves de 90 %. On a toutefois observé un ralentissement de cette tendance à la baisse ces dernières années. En 2021, le nombre d'accidents corporels, de blessés et de décès sur les routes a même légèrement augmenté.

L'action doit donc être permanente mais les marges de progression sont de plus en plus minces. L'histoire enseigne que chaque diminution a été précédée de mesures énergiques.

Pour atteindre les objectifs des États généraux de la Sécurité routière pour 2030 et 2050, il conviendra de franchir une nouvelle étape essentielle dans notre politique en matière de sécurité routière. Cette proposition de loi vise dès lors à instaurer le permis de conduire à points. Elle se fonde sur le "Chapitre III. – Permis de conduire à points" de la loi sur la circulation routière, qui n'est toutefois jamais entré en vigueur. Ce chapitre est actualisé en fonction de la législation en vigueur et des évolutions technologiques.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van voorstel DOC 55 2528/001.

Inleiding

Het zwartste jaar in de geschiedenis van de verkeersveiligheid was het jaar 1972. Toen vielen er 3.101 verkeersdoden en 26.711 zwaargewonden. Sindsdien stellen wij een continue daling van het aantal verkeersslachtoffers vast ondanks een toename van het aantal ingeschreven motorvoertuigen en derhalve ook de verkeersdrukke. In 1984 doken we voor het eerst onder de grens van 2.000 verkeersdoden, in 1995 onder die van 1.500 en in 2008 onder de 1.000.¹ Volgens de laatste volledige jaarcijfers, die van 2023, vielen er 483 verkeersdoden en 44.787 verkeersslachtoffers.² In meer dan 50 jaar tijd daalde het aantal doden met meer dan 84 %.

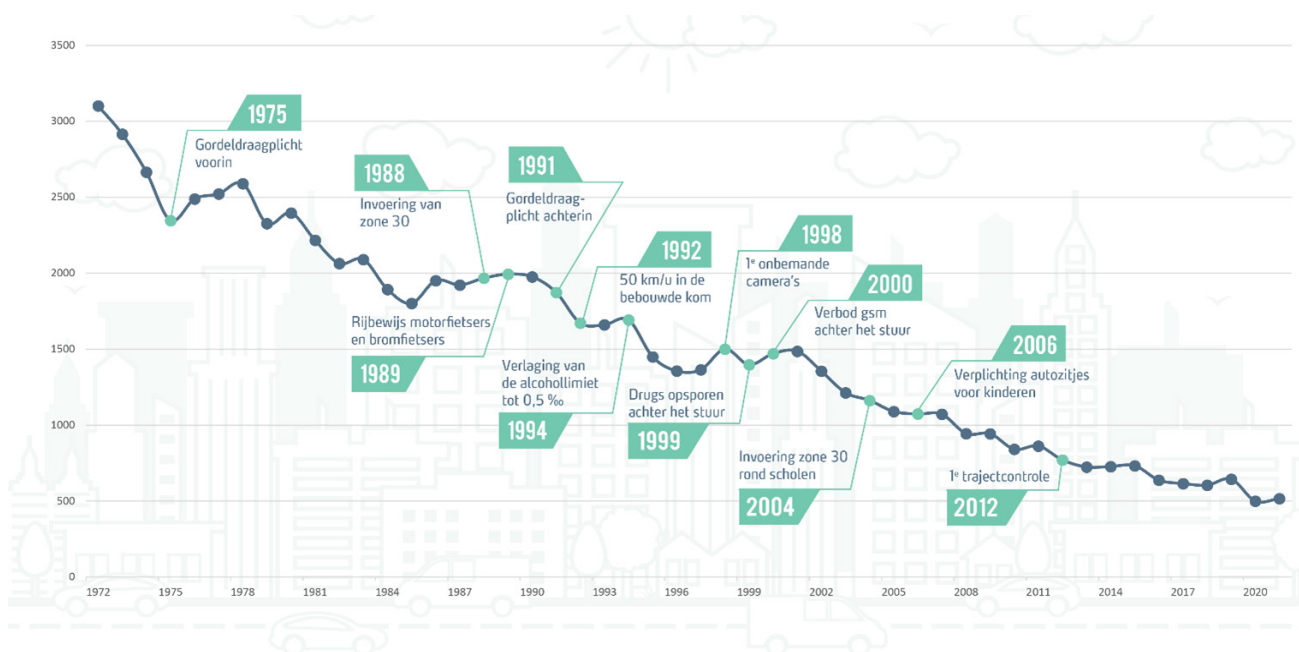
DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 55 2528/001.

Introduction

L'année 1972 a été la pire de l'histoire de la sécurité routière, avec 3 101 tués sur les routes et 26.711 blessés graves. Depuis lors, on note une baisse continue du nombre de victimes de la route, en dépit du nombre croissant de véhicules immatriculés et d'une densité accrue du trafic. En 1984, on est passé pour la première fois sous la barre des 2.000 tués de la route, en 1995 sous celle des 1.500 et en 2008 sous celle des 1.000.¹ Les dernières statistiques disponibles, celles de 2023, recensent 483 tués de la route et 44.787 victimes de la route.² En l'espace de plus de 50 ans, le nombre de tués de la route a chuté de plus de 84 %.



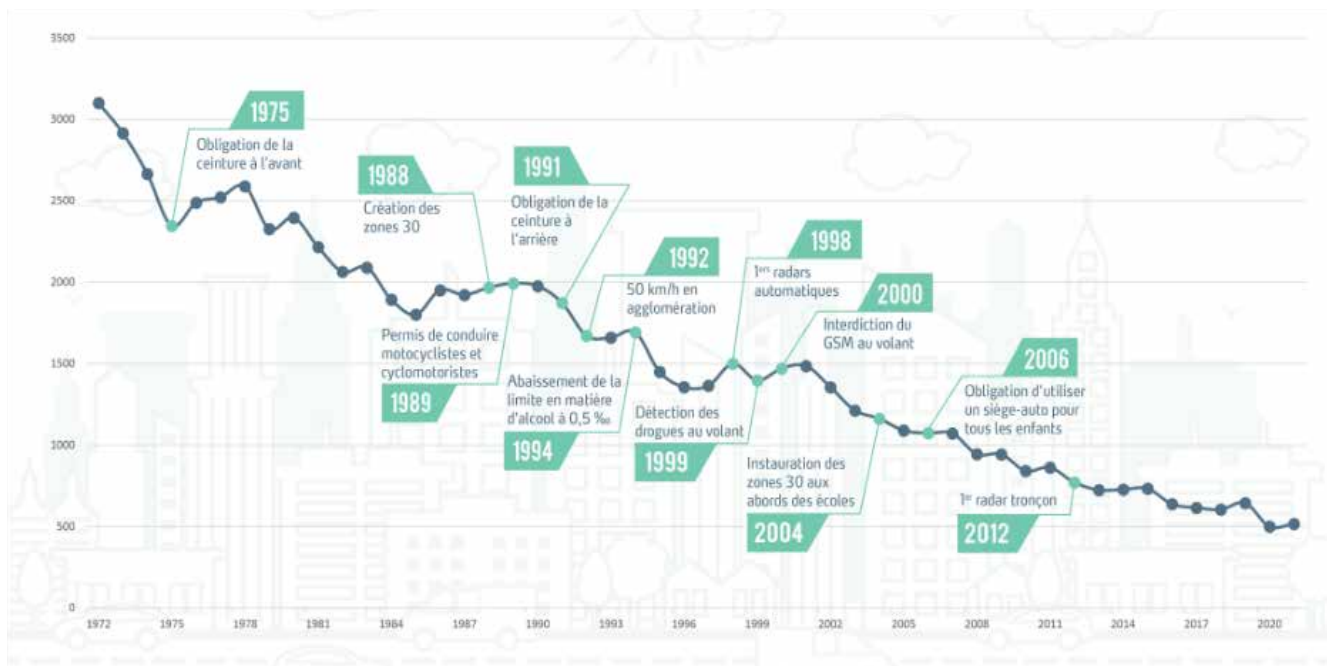
figuur 1: internationale herinneringsdag voor verkeersslachtoffers Bron: VIAS

¹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/cde-voorbij-50-jaar-zijn-er-80-000-personen-overleden-op-onze-wegen/>

² Verkeersveiligheidsbarometer van VIAS: <https://www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer/#question-2>

¹ <https://www.vias.be/fr/newsroom/ces-50-dernieres-annees-80-000-personnes-sont-decede-es-dans-un-accident-de-la-route/>

² Baromètre de la sécurité routière de VIAS: <https://www.vias.be/fr/recherche/barometre-de-la-securite-routiere/>



graphique 1: Journée Mondiale de Souvenir des Victimes de la Route. Source: VIAS

Iedere daling werd voorafgegaan door ingrijpende maatregelen. In 1973 en 1974 werd er een maximale snelheid ingevoerd, in 1977 het praktisch rijexamen, in 1991 de gordeldraagplicht achterin, in 1994 de beperking van de alcoholpromillage tot 0.5 promille en in 2004 de “superboetes”. Daarnaast waren er belangrijke ingrepen in de infrastructuur. De zwarte punten werden weggewerkt en fietspaden, kruispunten en onveilige straten werden heraangelegd. Ook de WODCA- en BOB-campagnes³ hebben een sterk sensibiliserend effect gehad en duidelijke resultaten opgeleverd. Er trad een verandering in de mentaliteit op.

Hoewel een belangrijke weg is afgelegd, zijn we er nog lang niet. Het verkeer blijft een van de voornaamste doodsoorzaken, zeker voor jonge mensen. Het verkeer is nog altijd de oorzaak van meer dan 120 verkeersslachtoffers per dag. Blijvende actie is dus nodig. We zijn er niet in geslaagd de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om het aantal doden op onze wegen tot 420 terug te brengen, te realiseren tegen 2020. Meer nog, het aantal letselongevallen en het aantal gewonden in de eerste negen maanden van 2021 weer hoger dan dat voor de dezelfde periode in 2020. Ook bij het aantal doden ter plaatse was er geen sprake van een echte daling. De marges om vooruitgang te boeken worden bovendien steeds kleiner. In 2021 werd met de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid

³ WODCA staat voor “weekendongevallen door controles aanpakken”.

Chaque diminution a été précédée de mesures éner- giques. En 1973 et en 1974, une vitesse maximale a été instaurée, en 1977, l'examen pratique, en 1991, le port obligatoire de la ceinture à l'arrière, en 1994, la limitation de l'alcoolémie à 0,5 pour mille et en 2004, les “superamendes”. En outre, des interventions importantes ont été réalisées en termes d'infrastructure. Des points noirs ont été supprimés, des pistes cyclables, des carrefours et des rues dangereuses ont été réaménagés. Les campagnes WODCA et BOB³ ont fortement sensibilisé les conducteurs et généré des résultats tangibles. Un changement de mentalité s'est opéré.

Bien qu'un chemin important ait été parcouru, nous sommes encore loin du compte. Les accidents de la circulation restent l'une des principales causes de décès, surtout chez les jeunes. Ils continuent à faire plus de 120 victimes de la route par jour. L'action doit être permanente. Nous sommes loin de l'objectif des États généraux de la Sécurité routière, qui était de ramener à 420 le nombre de tués sur nos routes d'ici à 2020. En outre, le nombre d'accidents corporels et de blessés est reparti à la hausse pendant les neuf premiers mois de 2021 par rapport à la même période de 2020. De même, le nombre de tués sur place n'a pas non plus véritablement diminué. Les marges de progression sont en outre de plus en plus faibles. En 2021, les États généraux de la sécurité routière ont fixé l'objectif “All for zero”.

³ Le sigle WODKA recouvre en Flandre la lutte contre les accidents routiers du week-end par des contrôles adéquats

de doelstelling “All for zero” ingesteld. Willen we deze doelstelling voor 2030 – een halvering en, 2050 – het aantal verkeersdoden tot nul te reduceren halen, dan is het tijd voor een nieuwe en impactvolle stap in ons verkeersveiligheidsbeleid.

Si l'on entend réaliser cet objectif, c'est-à-dire parvenir à une diminution de moitié d'ici 2030 et réduire à zéro le nombre de tués sur les routes d'ici 2050, il est temps de franchir une nouvelle étape significative dans notre politique en matière de sécurité routière.

	Referentiewaard/ <i>Valeur de référence</i> (2019)	Streefdoel 2030/ <i>Objectif 2030</i>	Streefdoel 2050/ <i>Objectif 2050</i>
Aantal doden in het verkeer/ <i>Nombre de personnes mortellement blessées dans la circulation</i>	644	< 320	0
Aantal zwaargewonden in het verkeer (MAIS3+)/ <i>Nombre de personnes gravement blessées dans la circulation (MAIS 3+)</i>	3.600	< 1.800	< 360
Percentage bestuurders boven de snelheidslimiet/ <i>Pourcentage de conducteurs dépassant la limite de vitesse</i>	Vermindering met minstens 50 % tussen 2020 en 2030/ <i>Réduction d'au moins 50 % entre 2020 et 2030</i>		Vermindering met minstens 90 % tussen 2020 en 2050/ <i>Réduction d'au moins 90 % entre 2020 et 2050</i>
Percentage bestuurders onder invloed (BAC 0,05+)/ <i>Pourcentage de conducteurs sous influence (taux d'alcoolémie de 0,05+)</i>			
Percentage bestuurders zonder veiligheidsgordel/ <i>Pourcentage de conducteurs sans ceinture de sécurité</i>			
Percentage bestuurders die de gsm gebruikt/ <i>Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable</i>			
Percentage gemotoriseerde tweewielers zonder helm/ <i>Pourcentage de deux-roues motorisés sans casque</i>			

Figuur 2 : Streefdoelen voor 2030 en 2050. Bron: Federaal Plan voor Verkeersveiligheid, 2021-2025.

Wij zijn ervan overtuigd dat het rijbewijs met punten of een soortgelijk puntensysteem, waarbij iemand één of meer strafpunten kan krijgen wanneer men een overtreding begaat, die essentiële stap is voor het behalen

Graphique 2: Objectifs pour 2030 et 2050. Source: Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025.

Nous sommes convaincus que cette étape essentielle est le permis de conduire à points ou un système à points similaire, qui permet d'attribuer un ou plusieurs points à tout conducteur qui commet une infraction, en

van bovenstaande doelstellingen. Het rijbewijs met punten moet om te beginnen het thema verkeersveiligheid weer bovenaan de agenda plaatsen. De ernst moet in de hoofden van de bestuurders komen. De gevaren van de weg zou ondertussen bij iedereen moeten duidelijk zijn, samen met het belang van een adequaat verkeersveiligheidsbeleid.

Het rijbewijs met punten kan hiervoor een gedragen oplossing bieden met zijn preventief effect. Het moet bestuurders aanmanen tot voorzichtigheid. Iedere vastgestelde overtreding brengt immers de kritische drempel waarop men zijn rijbewijs dreigt te verliezen dichterbij. Dit houdt een sterke stimulans in om de verkeersregels te respecteren.

Het rijbewijs met punten zal tevens opnieuw een stuk rechtvaardigheid in het beleid brengen. Het huidige systeem van onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen maakt dat overtreders vandaag hun boetes kunnen afkopen. Men betaalt de boete en men is vrij van iedere verdere vorm van strafvordering. Met de nieuwe wet op het bevel tot betalen – die de inning efficiënter wil organiseren en het mogelijk maakt boetes te verrekenen bij de belastingen – wordt de link tussen de boete en het verkeersgedrag nog vager.

Het rijbewijs met punten filtert de veelplegers uit het systeem terwijl een overgrote meerderheid nooit in aanraking zal komen met het systeem, zo blijkt uit de praktijkvoorbeelden in het buitenland. Het rijbewijs met punten is dus vooral een mechanisme voor de strijd tegen recidive. Met name in de opvolging van herhaalde lichte overtredingen heeft België een achterstand op andere Europese landen. Nochtans is het niet aanvaardbaar dat bestuurders steeds opnieuw lichte overtredingen begaan. Wie herhaaldelijk tegen de lamp loopt, zal met een rijbewijs met punten strenger gestraft worden. Dit is een eerlijk en rechtvaardig systeem dat zich richt tot de zwaarste verkeersovertreders.

Daarnaast heeft het rijbewijs met punten ook een opvoedkundig aspect. Door het volgen van veiligheids-cursussen kunnen de punten immers verminderd worden. Daarnaast zal wie zijn rijbewijs verliest, herstelproeven, examens of beiden moeten afleggen alvorens het rijbewijs opnieuw te kunnen behalen.

Herstelproeven die recent werden aangevuld met een rollenspel, waarin zal bekeken worden hoe de bestuurders reageren op bepaalde (verkeers)situaties. Meer en meer evolueren we naar aangeboden trainingen op maat. Dat is het rijbewijs met punten ook, en tegelijkertijd

vue d'atteindre les objectifs précités. Tout d'abord, le permis de conduire à points devra remettre le thème de la sécurité routière à l'avant-plan. Les conducteurs devront se rendre compte de la gravité de la situation. Dans l'intervalle, tout le monde devrait être clairement informé des dangers de la route, ainsi que de l'importance d'une politique adéquate en matière de sécurité routière.

Le permis de conduire à points pourra offrir à cet effet une solution soutenue au travers de son effet préventif. Il devra inciter les conducteurs à la prudence. Chaque infraction constatée les rapprochera en effet du seuil critique au-delà duquel ils risquent de perdre leur permis de conduire. Ce système constitue un incitant puissant à respecter le code de la route.

Le permis de conduire à points va également ramener un peu d'équité dans la politique appliquée. Le système actuel de perception immédiate et de transaction a pour effet que les auteurs d'infractions peuvent aujourd'hui racheter leurs amendes. On paie l'amende et on échappe à toute autre forme d'action publique. La nouvelle loi sur l'injonction de paiement – qui vise à organiser la perception de façon plus efficace et qui permet d'imputer les amendes aux impôts – estompe encore davantage le lien entre l'amende et le comportement dans la circulation.

Le permis de conduire à points filtrera les multirécidivistes du système, tandis qu'une grande majorité de conducteurs n'auront jamais affaire au système, ainsi qu'en témoignent les exemples pratiques à l'étranger. Le permis de conduire à points constitue donc surtout un mécanisme de lutte contre la récidive. La Belgique accuse en effet un retard sur les autres pays européens en ce qui concerne le suivi des infractions mineures répétées. Il est pourtant inadmissible que des conducteurs continuent à commettre des infractions mineures. Le permis de conduire à points sanctionnera plus sévèrement les multirécidivistes. C'est un système juste et équitable, qui cible les pires contrevenants.

Par ailleurs, le permis de conduire à points revêt également une fonction pédagogique. Il permet de perdre des points en suivant des cours relatifs à la sécurité. En outre, les personnes déchues du droit de conduire devront présenter des examens de réintégration, des examens ou les deux avant de pouvoir récupérer leur permis de conduire.

Les examens de réintégration ont récemment été complétés par un jeu de rôles, qui examinera la réaction des conducteurs face à certaines situations (en matière de circulation). Nous évoluons de plus en plus vers des formations sur mesure. Tel est aussi le cas du permis de

vergevingsgezin want na verloop van tijd worden overtredingen en de bijhorende punten uitgewist.

Europese context

De Europese Commissie is vragende partij om het rijbewijs met punten in te voeren in alle EU-landen. Vandaag kennen 25 van de 28 EU-lidstaten een puntensysteem of een soortgelijk systeem.⁴ Het principe is in al deze landen min of meer hetzelfde. Het rijbewijs kent strafpunten toe bij het begaan van verkeersovertredingen. Wanneer een bepaalde drempelwaarde wordt bereikt, wordt de overtreder gestraft door het intrekken van het rijbewijs of het moeten afleggen van een proef of cursus. Het rijbewijs met punten is complementair met het bestaande handhavingssysteem en komt niet in de plaats van de bestaande boetes.

Daarnaast heeft ieder land zijn eigen invulling, zowel met betrekking tot de aard als het aantal van de overtredingen die in aanmerking worden genomen, het aantal punten dat aan de overtredingen wordt toegekend, de groep die onderworpen wordt aan het puntensysteem en het aantal punten dat men initieel krijgt toegewezen, al dan niet met een onderscheid voor beginnende bestuurders.

conduire à points, qui est également marqué du sceau de la clémence, dès lors qu'après un certain temps, les infractions et les points y afférents sont effacés.

Contexte européen

La Commission européenne est favorable à l'instauration du permis de conduire à points dans tous les pays de l'Union européenne. À l'heure actuelle, 25 des 28 États membres de l'Union européenne ont mis en œuvre un système à points ou un système similaire.⁴ Le principe est plus ou moins le même dans tous ces pays. Des points sont attribués lorsque des infractions routières sont commises. Lorsqu'il atteint un certain nombre de points, l'auteur d'infractions est sanctionné par le retrait de son permis de conduire ou par l'obligation de présenter un examen ou de suivre des cours. Le permis de conduire à points est complémentaire de l'arsenal juridique existant et ne se substitue pas aux amendes existantes.

Chaque pays a par ailleurs sa propre conception en ce qui concerne la nature et le nombre d'infractions prises en compte, le nombre de points attribués aux infractions retenues, le groupe qui est soumis au système à points, le nombre de points que l'on se voit initialement attribuer en distinguant ou non les conducteurs débutants.

⁴ VIAS (2022), Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen – Deel 3: Synthesenota.

⁴ VIAS (2022), Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points – Partie 3: Note de synthèse.

Land/ Pays	Puntensysteem/ Système à points	Jaar van introductie/ Année d'introduction
België/Belgique	Nee/Non	n.v.t./Pas d'application
Bulgarije/Bulgarie	Ja/Oui	2000
Cyprus/Chypre	Ja/Oui	2000
Denemarken/Danemark	Nee, maar soortgelijk systeem/ Non, mais système similaire	n.v.t./Pas d'application
Duitsland/Allemagne	Ja/Oui	1974
Estland/Estonie	Nee/Non	n.v.t./Pas d'application
Finland/Finlande	Nee, maar soortgelijk systeem/ Non, mais système similaire	n.v.t./Pas d'application
Frankrijk/France	Ja/Oui	1992
Griekenland/Grèce	Ja/Oui	2000
Hongarije/Hongrie	Ja/Oui	2001
Ierland/Irlande	Gedeeltelijk/Partiellement	2002
Italië/Italie	Ja/Oui	2003
Kroatië/Croatie	Ja/Oui	Onbekend/Inconnu
Letland/Lettonie	Ja/Oui	2004
Litouwen/Lituanie	Ja/Oui	2004
Luxemburg/Luxembourg	Ja/Oui	2002
Malta/Malte	Ja/Oui	2004
Nederland/Pays-Bas	Alleen voor beginnende bestuurders/ Uniquement pour les conducteurs débutants	2002
Noorwegen/Norvège	Ja/Oui	2004
Oostenrijk/Autriche	Ja/Oui	2005
Polen/Pologne	Ja/Oui	1998
Portugal/Portugal	Ja/Oui	2016
Roemenië/Roumanie	Ja/Oui	2002
Slovakije/Slovaquie	Nee/Non	n.v.t./Pas d'application
Slovenië/Slovénie	Ja/Oui	1998
Spanje/Espagne	Ja/Oui	2006
Tsjechië/République Tchèque	Ja/Oui	2006
Verenigd Koninkrijk/Royaume-Uni	Ja/Oui	1972
Zweden/Suède	Nee/Non	n.v.t./Pas d'application
Zwitserland/Suisse	Nee/Non	n.v.t./Pas d'application

Tabel 1: Overzicht van de respondenten en jaartal introductie puntensysteem.

Nederland

In Nederland geldt er een puntenrijbewijs voor alle bestuurders. Men krijgt strafpunten voor rijden onder invloed. Daarnaast is er ook het beginnersrijbewijs, voor iedereen die voor het eerst een rijbewijs haalt. Dit is een gewoon rijbewijs, maar met een extra element: een strafpuntensysteem voor zware verkeersovertredingen, ingevoerd op 30 maart 2002. Gedurende de

Tableau 1: Aperçu des répondants et de l'année d'introduction du système à points.

Pays-Bas

Les Pays-Bas appliquent un système de permis à points pour tous les conducteurs. Tout conducteur qui conduit sous influence se voit attribuer des points de pénalité. Par ailleurs, il existe également un permis débutant, qui est délivré à tout conducteur qui obtient un permis de conduire pour la première fois. Il s'agit d'un permis de conduire ordinaire, qui comporte toutefois

eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit geldt een eenvoudig puntensysteem. Voor wie het rijbewijs voor zijn 18 jaar heeft gehaald, geldt er een periode van zeven jaren. Wie tijdens die eerste jaren van het rijbewijsbezit voor twee ernstige overtredingen werd aangehouden (en twee punten heeft gekregen), moet het rijbewijs inleveren. Vervolgens wordt onderzocht of men opnieuw een rijproef en een theoretische proef moet afleggen. Als uit die proef blijkt dat men onvoldoende rijvaardig is, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Men moet in dat geval een nieuw rijexamen doen. Men kan enkel punten krijgen voor overtredingen als men staande wordt gehouden. Men kan geen punten krijgen als men geflitst wordt door een camera.

De overtredingen waarvoor men punten krijgt, zijn:

- meer dan 30 km/u boven de limiet op alle wegen behalve de autosnelwegen en meer dan 40 km/u boven de limiet op de autosnelwegen;
- bumperkleven;
- het veroorzaken van gevaar of hinder voor het verkeer;
- het veroorzaken van een ongeval met materiële schade of gewonden doordat men de verkeersregels heeft overtreden;
- het veroorzaken van een dodelijk ongeval ongeacht of men de verkeersregels heeft overtreden.

De ongevalsbetrokkenheid van beginnende bestuurders is in Nederland niet sterker afgenomen dan bij bestuurders die niet onder het puntenrijbewijs vallen. Dit kan te wijten zijn aan het feit dat alcohol- en drugs-overtredingen niet worden meegeteld, dat blijkbaar de punten niet steeds worden verrekend en dat er een lage pakkans bestaat omdat het puntensysteem enkel geldt wanneer men staande wordt gehouden. Daarnaast geldt in Nederland sinds 2011 een puntensysteem voor rijden onder invloed.

Frankrijk

Het rijbewijs met punten is van kracht sinds 1 juli 1992. Bij de aanvang van het systeem werden aan het rijbewijs zes punten gekoppeld bij beginnende bestuurders en twaalf punten bij bestuurders die reeds meer dan drie jaar hun rijbewijs bezaten. Afhankelijk van de zwaarte van de

un élément supplémentaire: un système de points de pénalité pour les infractions de roulage graves, introduit le 30 mars 2022. Au cours des cinq premières années de détention du permis de conduire, un système de points simple s'applique. Si le conducteur a décroché son permis avant ses 18 ans, cette période dure sept ans. Tout conducteur arrêté pour deux infractions graves au cours de ces premières années de détention du permis de conduire (et qui s'est vu attribuer deux points) devra restituer le permis de conduire. On examinera ensuite si ce conducteur devra repasser un examen pratique et un examen théorique. Si cet examen révèle une aptitude insuffisante à la conduite, le permis de conduire est invalidé. Dans ce cas, il faut passer un nouvel examen de conduite. L'automobiliste n'encourra de points en cas d'infractions que s'il est intercepté, et non s'il est flashé par une caméra.

Les infractions donnant lieu à des points sont les suivantes:

- rouler à plus de 30 km/h au-delà de la limite autorisée sur toutes les routes, hormis les autoroutes, et à plus de 40 km/h sur les autoroutes;
- coller au véhicule qui précède;
- causer un danger ou entraver la circulation;
- provoquer un accident occasionnant des dégâts matériels ou des blessés parce que l'on a enfreint les règles de circulation;
- provoquer un accident mortel, que l'on ait ou non enfreint les règles de circulation.

Aux Pays-Bas, l'implication d'automobilistes débutants dans les accidents n'a pas diminué plus fortement que chez les automobilistes non soumis au permis de conduire à points. Cela peut s'expliquer par le fait que les infractions liées à la consommation d'alcool ou de drogues ne sont pas prises en compte, que les points ne sont manifestement pas toujours déduits et que le risque d'être pris est faible dès lors que le système de points n'est valable qu'en cas d'interception. En 2021, les Pays-Bas ont par ailleurs instauré un système à points s'appliquant à la conduite sous influence.

France

Le permis de conduire à points est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1992. Initialement, le permis était crédité de six points pour les conducteurs débutants et de douze points pour les conducteurs qui possédaient leur permis de conduire depuis plus de trois ans. Selon la

overtredingen worden er één tot zes punten afgetrokken van het totaal. Wanneer het puntentotaal op nul komt te staan, verliest het rijbewijs zijn geldigheid en mag men gedurende zes maanden niet meer rijden. Wanneer men zijn rijbewijs opnieuw behaalt, zijn hier slechts zes punten aan gekoppeld.

Het rijbewijs met punten wordt in Frankrijk gezien als een van de belangrijkste instrumenten in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Tussen 2002 en 2008 werd er een daling geregistreerd van 44 % van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers.

Duitsland

Ook in Duitsland maakt men gebruik van een puntenrijbewijs. Op 1 mei 2014 werd het systeem verstrengd. Het aantal punten dat men krijgt, is afhankelijk van de overtreding en varieert van één tot drie. Voor kleinere overtredingen (*Ordnungswidrigkeiten*) krijgt men één punt, voor ernstige overtredingen en lichte strafbare feiten (*Straftaten*) twee punten en voor strafbare feiten die met inbeslagname van het rijbewijs gepaard gaan, krijgt men drie punten.

Voorbeelden van overtredingen met één punt zijn het overschrijden van de maximumsnelheid met 21 km/u of meer of het negeren van parkeer- of stopverboden. Twee punten krijgt men onder meer voor het rijden onder invloed van alcohol en drugs en snelheidsovertredingen van meer dan 31 km/u in de bebouwde kom of 41 km/u erbuiten of het negeren van het rode licht bij spoorwegovergangen. Drie punten gelden onder meer voor onvrijwillige doodslag, het veroorzaken van een lichamelijk letsel door nalatigheid of het rijden met een alcoholpromillage van meer dan 1,1 promille. Ook voetgangers en fietsers kunnen punten krijgen.

Indien men acht punten of meer heeft, volgt er een ontzegging van de rijbevoegdheid. Met een puntenstand tot vijf punten kan men eens om de vijf jaar een aftrek van één punt bekomen door een vrijwillige deelname aan een verkeersveiligheidskursus.

Een succesvol systeem van rijbewijs met punten

Met de steun van de Europese Commissie hebben verkeersexperten uit verschillende Europese lidstaten samen het zogenaamde *“BestPoint Handbook”* opgesteld. Dit handboek is een leidraad over hoe een rijbewijs met

gravité des infractions, elles entraînent le retrait d'un à six points du total. Lorsque le total des points arrive à zéro, le permis de conduire perd sa validité et le conducteur ne peut plus conduire pendant six mois. Lorsque le conducteur récupère son permis, celui-ci n'est doté que de six points.

En France, le permis de conduire à points est considéré comme l'un des principaux instruments de la lutte pour accroître la sécurité routière. Entre 2002 et 2008, la France a enregistré une diminution de 44 % du nombre de tués sur les routes.

Allemagne

L'Allemagne applique, elle aussi, un permis de conduire à points. Le système a été renforcé le 1^{er} mai 2014. Le nombre de points appliqué est proportionnel à l'infraction commise et va d'un point à trois points. Les infractions légères (*Ordnungswidrigkeiten*) entraînent l'ajout d'un point, contre deux points pour les infractions graves (*Straftaten*) et trois points pour les infractions entraînant la confiscation du permis de conduire.

Par exemple, dépasser la vitesse autorisée de 21 km/h ou plus et ne pas respecter une interdiction d'arrêt ou de stationnement sont des infractions qui entraînent l'ajout d'un point. Conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues, dépasser la vitesse maximale autorisée de plus de 31 km/h en agglomération ou de 41 km/h hors agglomération et ne pas respecter un feu rouge à un passage à niveau sont des infractions qui entraînent l'ajout de deux points. Enfin, causer involontairement la mort d'un usager, causer des lésions corporelles par négligence et conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur à 1,1‰ constituent des infractions qui entraînent l'ajout de trois points. Les piétons et les cyclistes peuvent également être sanctionnés par des points.

Lorsque le total atteint huit points ou davantage, la déchéance du droit de conduire est prononcée. Tant que le total n'excède pas cinq points, le titulaire peut obtenir, tous les cinq ans, la déduction d'un point en suivant volontairement un cours de sécurité routière.

Un système efficace de permis de conduire à points

Avec l'appui de la Commission européenne, des experts de la circulation routière de différents États membres européens ont rédigé collectivement le *“BestPoint Handbook”*. Ce manuel est une notice sur

punten het best in de praktijk wordt omgezet⁵. Volgens dit handboek zijn een doorgedreven handhaving, een goede communicatie en aandacht voor het bestrijden van fraude en voor het lerend element belangrijke flankerende maatregelen.

Om van het rijbewijs met punten een succes te maken, moet de objectieve en daarmee gepaard gaande subjectieve pakkans naar omhoog. Het effect van het rijbewijs met punten is immers gebaseerd op het risico dat men denkt te lopen om punten toegewezen te krijgen. Deze dreiging is maar reëel als de pakkans voldoende hoog wordt ingeschat. In België is de handavingsdruk vandaag nog steeds te laag. De zesde staatshervorming, waarbij de Gewesten de mogelijkheid kregen om zelf controles uit te oefenen voor die bevoegdheden die werden overgedragen, opent op dit vlak perspectieven. Daarnaast heeft de federale regering zich geëngageerd om de pakkans te verhogen en jaarlijks een op de drie bestuurders te controleren “op de snelheid, het gebruik van alcohol of drugs, de gordelriem en het rijden met de gsm achter het stuur”. Het gebruik van nieuwe technologieën, zoals ANPR-camera's, kan hiertoe bijdragen. In ieder geval moet men een voldoende hoog controleniveau garanderen, wil het rijbewijs met punten een langdurig effect realiseren. Ten slotte stelt de regering in haar regeerakkoord werk te zullen maken “van een structurele aanpak van hardnekkige recidive, ook voor overtredingen die doorgaans afgehandeld worden met een onmiddellijke inning. De wet betreffende het rijbewijs met punten vormt hiervoor de basis.”

Naast een doorgedreven handhaving, is een goede communicatie essentieel. Herhaaldelijk moeten de redenen en de doelen van het systeem gecommuniceerd worden. Het systeem moet transparant zijn en wordt daarom best duidelijk en eenvoudig gehouden. Er moet een eenvoudige toegang bestaan naar informatie over het individueel aantal punten. Deze informatie moet ook steeds up-to-date zijn. Dit wordt mogelijk gemaakt door een centrale databank.

Het systeem moet frauderesistent zijn. Er mag geen koehandel in punten ontstaan. De handel in punten of het opgeven van een foute bestuurder moet zwaar bestraft worden. Daarnaast wordt de controle op het rijden zonder rijbewijs des te belangrijker.

⁵ Van Schagen, Ingrid, et al. BestPoint. Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems. Deliverable 3. The BestPoint Handbook. *Getting the best out of a Demerit Point System*. 2012. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/BPHandBook.pdf>

la meilleure manière de mettre en œuvre un permis de conduire à points dans la pratique⁵. Selon ce manuel, une application poussée des règles de la circulation, une bonne communication et une attention accordée à la lutte contre la fraude et à la formation continue constituent d'importantes mesures d'encadrement.

Pour que l'instauration du permis de conduire à points soit couronnée de succès, il faut que le risque objectif d'être verbalisé, et le risque subjectif qui y est lié, augmentent. L'effet du permis de conduire à points est basé sur le risque que l'automobiliste pense courir de se voir attribuer des points. Cette menace n'est réelle que si le risque d'être verbalisé est perçu comme suffisamment élevé. Or, aujourd'hui, ce risque reste trop faible en Belgique. La sixième réforme de l'État, qui a conféré aux Régions la possibilité d'exercer elles-mêmes des contrôles en ce qui concerne les compétences transférées, ouvre de nouvelles perspectives. Par ailleurs, le gouvernement fédéral s'est engagé à faire en sorte que le risque d'être verbalisé augmente et de soumettre chaque année un conducteur sur trois à un contrôle de vitesse, de consommation d'alcool ou de drogues, de port de la ceinture et de l'utilisation d'un téléphone portable au volant. Le recours à de nouvelles technologies, par exemple aux caméras ANPR, peut contribuer à atteindre cet objectif. Quoiqu'il en soit, il faut, si l'on veut que le permis de conduire à points ait un effet durable, garantir un niveau de contrôle suffisamment élevé. Enfin, l'accord de gouvernement de la coalition annonce son intention de “travaille[r] sur une approche structurelle de la récidive persistante, également pour les infractions qui sont habituellement traitées avec perception immédiate. La loi sur le permis de conduire à points en constitue la base”.

Outre un contrôle poussé, une bonne communication est essentielle. Il importe par ailleurs de répéter les raisons et les objectifs du système. Dès lors qu'il doit être transparent, le système doit, de préférence, être clair et simple. Il convient en outre d'assurer un accès aisé aux informations relatives au nombre individuel de points. Ces informations doivent par ailleurs être constamment actualisées, notamment au moyen d'une banque de données centrale.

Il faudra que le système soit résistant à la fraude. Il faudra veiller à empêcher l'émergence de tricheries avec les points et prévoir des sanctions sévères en cas de trafic de points ou de falsification de l'identité du conducteur. En outre, il sera d'autant plus important de contrôler la conduite sans permis de conduire.

⁵ Van Schagen, Ingrid, et al. BestPoint. Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems. Deliverable 3. The BestPoint Handbook. *Getting the best out of a Demerit Point System*. 2012. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/BPHandBook.pdf>

Om een blijvend effect te creëren, moet een lerend element in het rijbewijs met punten vervat zijn. De klemtoon moet liggen op een gedragswijziging en het leren.

Uitgebreidere medisch-psychologische testen en begeleiding kunnen in bepaalde gevallen verplicht worden (bijvoorbeeld voor alcoholovertreders). Dit kan ook leiden tot een meer persoonlijke en op maat aangepaste begeleiding van herhaalde verkeersovertreders.

Uit Nederlands onderzoek blijkt tevens dat het effect van het rijbewijs met punten groter wordt indien er ook punten worden toegekend voor minder zware overtredingen⁶.

Wij pleiten daarom voor een juridische afhandeling waarbij lichte overtredingen snel en automatisch behandeld worden, maar waar er voor de zware overtredingen, alsmede voor de opeenstapelingen van lichte overtredingen een gepersonaliseerde aanpak op maat bestaat. Een goede registratie en opvolging zijn daarom cruciaal.

Het rijbewijs met punten in België

In 1990 werd het rijbewijs met punten voor het eerst ingeschreven in “Hoofdstuk III. – Rijbewijs met punten” van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (hierna “Wegverkeerswet”).⁷ De Koning bepaalde echter nooit een datum van inwerkingtreding. Meer dan dertig jaar en een technologische revolutie later, staat niets de implementatie van het rijbewijs met punten nog in de weg. Wij nemen de bestaande bepalingen van het rijbewijs met punten over, maar brengen een aantal wijzigingen aan. De wetgeving is immers niet statisch.

Het nooit in werking getreden artikel 24 van de Wegverkeerswet stelt dat de Koning punten moet toekennen aan de door Hem aangewezen overtredingen naargelang van hun zwaarwichtigheid. Het door de Koning toegekende aantal punten mag niet meer dan drie bedragen per overtreding. Bij samenloop van overtredingen worden de punten samengeteld zonder vier punten te mogen overschrijden.

Indien het maximale aantal van zes punten wordt bereikt, moet de overtreder (binnen een bepaalde periode) een veiligheidscursus volgen die door de Koning wordt bepaald, zo niet wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor de duur van een maand.

⁶ SWOV Factsheet, *Puntenstelsels*, april 2010.

⁷ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 27 maart 1968.

Pour que son effet soit durable, il importe que le permis de conduire à points comporte un élément pédagogique. Il conviendra de mettre l'accent sur un changement de comportement et sur la formation.

Des tests psycho-médicaux et un accompagnement plus détaillés pourront être imposés dans certains cas (par exemple pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool). Ils pourront également entraîner un accompagnement plus personnalisé et organisé sur mesure des contrevenants récidivistes.

Il ressort par ailleurs de l'étude réalisée aux Pays-Bas que l'impact du permis de conduire à points est plus grand si l'on attribue également des points pour les infractions moins graves⁶.

C'est pourquoi nous préconisons un traitement juridique rapide et automatique des infractions mineures, mais aussi un traitement personnalisé et sur mesure des infractions graves et des infractions mineures répétées. Un enregistrement et un suivi efficaces sont donc essentiels à cet égard.

Le permis de conduire à points en Belgique

C'est en 1990 que le permis de conduire à points a été inscrit pour la première fois dans le “Titre III. Chapitre III. – Permis de conduire à points” de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (“loi sur la circulation routière” ci-après)⁷. Le Roi n'en a cependant jamais fixé la date d'entrée en vigueur. Près de trente ans et une révolution technologique plus tard, rien n'entrave plus la mise en œuvre du permis de conduire à points. Nous reprenons le dispositif existant du permis de conduire à points mais nous y apportons certaines modifications dès lors que la législation n'est pas statique.

L'article 24 de la loi relative à la circulation routière, qui n'est jamais entré en vigueur, prévoit que le Roi attribue un nombre de points, déterminé en fonction de leur gravité, aux infractions qu'il désigne. Le nombre de points attribués par le Roi ne peut jamais dépasser trois par infraction. En cas de concours d'infractions, les points sont cumulés sans pouvoir dépasser quatre.

Lorsque le nombre maximal de six points aura été atteint, le contrevenant devra suivre (dans un délai déterminé) un cours de sécurité fixé par le Roi, sans quoi son droit de conduire sera suspendu pour une durée d'un mois. En cas de récidive (dans les cinq ans),

⁶ SWOV Factsheet, *Puntenstelsels*, avril 2010.

⁷ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, publiée au *Moniteur belge* du 27 mars 1968.

Bij herhaling (binnen vijf jaar) volgt een opschorting van het recht tot sturen van drie maanden. De opschorting van het recht tot sturen kan enkel beëindigd worden na het volgen van de bovenvermelde veiligheidskursus. Het vrijwillig volgen van een veiligheidskursus vermindert het aantal punten. Na drie jaar worden de punten uitgewist. Voor de administratieve afhandeling van de overtredingen en de punten wordt een centraal bestand opgericht dat ressorteert onder de minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.

Wij vertrekken van dezelfde principes, maar brengen enkele wijzigingen aan gebaseerd op de sinds 1990 veranderde wetgeving:

1. de wet van 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer⁸ voert vier graden van verkeersovertredingen in, in functie van het gevaar dat ze inhouden. Deze indeling kan voor de Koning als leidraad dienen voor een eenvoudige en transparante indeling in punten. Om volgens dit principe te kunnen werken, is het aan te raden om van het maximale aantal te bereiken punten een veelvoud van vier te maken. Wij werken daarom met een totaal aantal punten van acht in plaats van zes. Ook de andere punten worden hiermee in lijn gebracht: het aantal door de Koning toegekende punten mag niet meer dan vier bedragen voor één overtreding, bij samenloop van overtredingen worden de punten samengeteld zonder het aantal van vijf punten te mogen overschrijden;

2. het bestaande artikel 24, § 2, van de Wegverkeerswet stelt dat de overtredingen en de eraan gekoppelde punten worden ingeschreven in een centraal bestand dat wordt opgericht bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Dit centraal bestand bestaat ondertussen in de vorm van de kruispuntbank van de rijbewijzen en is geregeld in het koninklijk besluit van 18 november 2011 betreffende de kruispuntbank van de rijbewijzen⁹;

3. het artikel 19, § 2, van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid¹⁰ maakt het herstel van het recht tot sturen afhankelijk van het slagen van de in artikel 38, § 3, van

une suspension du droit de conduire de trois mois sera prononcée. Cette suspension pourra seulement prendre fin après que le contrevenant aura suivi le cours de sécurité précité. En suivant volontairement un cours de sécurité, le conducteur pourra réduire le nombre de ses points. Après trois ans, les points seront effacés. Un fichier central dépendant du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions sera créé en vue du traitement administratif des infractions et des points.

Nous partons des mêmes principes, mais nous apportons certaines modifications en fonction des changements apportés à la législation depuis 1990:

1. la loi du 20 juin 2005 modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière⁸ instaure quatre degrés d'infractions routières, en fonction du danger qu'elles représentent. Cette répartition peut servir de modèle au Roi pour une ventilation simple et transparente en points. Pour pouvoir travailler selon ce principe, il se recommande de choisir, comme nombre maximal de points à atteindre, un multiple de quatre. Nous préconisons dès lors un nombre total de huit, plutôt que de six. Les autres points sont également harmonisés: le nombre de points attribués par le Roi ne peut plus dépasser quatre pour une même infraction. En cas de concours d'infractions, les points sont cumulés sans pouvoir dépasser cinq.

2. l'article 24, § 2, en vigueur de la loi sur la circulation routière dispose que les infractions et les points qui y sont associés sont inscrits dans un fichier central créé par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Ce fichier central a vu le jour dans l'intervalle, sous la forme de la banque-carrefour des permis de conduire, et est réglé par l'arrêté royal du 18 novembre 2011 relatif à la banque-carrefour des permis de conduire⁹;

3. l'article 19, § 2, de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière¹⁰ subordonne la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait aux examens visés à

⁸ Wet tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 11 augustus 2005.

⁹ Koninklijk besluit van 18 november 2011 betreffende de kruispuntbank van de rijbewijzen, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 23 september 2013.

¹⁰ Wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 25 februari 2003.

⁸ Loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, publiée au *Moniteur belge* du 11 août 2005.

⁹ Arrêté royal du 18 novembre 2011 relatif à la banque-carrefour des permis de conduire, publié au *Moniteur belge* du 23 septembre 2013.

¹⁰ Loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, publiée au *Moniteur belge* du 25 février 2003.

de Wegverkeerswet vermelde examens en onderzoeken.¹¹ Ook bij een verval van het recht tot sturen na het bereiken van het maximale aantal punten wordt het herstel afhankelijk gemaakt van het slagen voor een of meerdere van deze examens en onderzoeken;

4. de wet van 2 december 2011¹² bracht de herhalings-termijnen in de Wegverkeerswet eenvormig op drie jaar. Recidive wordt dan ook gedefinieerd als het opnieuw bereiken van het maximale aantal punten binnen drie jaar;

5. de wet van 9 maart 2014¹³ voerde een recidiveregeling in. Artikel 38, § 6, van de Wegverkeerswet bepaalt voor de zwaarste overtredingen:

a) enkelvoudige recidive wordt bestraft met een verval van het recht tot besturen van drie maanden en het herstel van het recht tot sturen wordt afhankelijk gemaakt van het slagen voor examens en onderzoeken;

b) tweevoudige recidive wordt bestraft met een verval van het recht tot besturen van ten minste zes maanden en het herstel van het recht tot sturen wordt afhankelijk gemaakt van het slagen voor examens en onderzoeken;

c) drievoudige recidive wordt bestraft met een verval van het recht tot besturen van ten minste negen maanden en het herstel van het recht tot sturen wordt afhankelijk gemaakt van het slagen voor examens en onderzoeken;

We kunnen ervan uitgaan dat de zwaarste overtredingen in het systeem van het rijbewijs met punten gestraft zullen worden met het maximale aantal punten dat aan één overtreding kan worden toegekend, met name vier. Het lijkt dan ook billijk om aan acht punten, wat gelijk staat met twee zware overtredingen, een gelijkaardige regeling met betrekking tot het verval van het recht tot besturen en het herstel van het recht tot sturen te koppelen. Op deze manier wordt de bestaande recidiveregeling opgenomen in het systeem van het rijbewijs

l'article 38, § 3, de la loi sur la circulation routière¹¹. La réintégration est également subordonnée à la condition d'avoir satisfait à un ou plusieurs de ces examens en cas de déchéance du droit de conduire pour avoir atteint le nombre maximum de points;

4. la loi du 2 décembre 2011¹² porte les délais de récidive à trois ans de façon uniforme. La récidive est dès lors définie comme étant le fait d'atteindre à nouveau le nombre maximum de points dans les trois ans;

5. la loi du 9 mars 2014¹³ a instauré un dispositif en matière de récidive. L'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière dispose que pour les infractions les plus graves:

a) la récidive unique est punie d'une déchéance du droit de conduire de trois mois et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite d'examens;

b) la double récidive est punie d'une déchéance du droit de conduire de six mois au minimum et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite d'examens;

c) la triple récidive est punie d'une déchéance du droit de conduire de neuf mois au minimum et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite d'examens.

Nous pouvons considérer que, dans le système du permis de conduire à points, les infractions les plus graves seront punies du nombre maximum de points qui peut être attribué à une infraction, ce nombre étant de quatre points. Il semble dès lors équitable d'associer à huit points, ce qui équivaut à deux infractions graves, un dispositif similaire de déchéance et de réintégration. Le régime actuel en matière de récidive sera ainsi intégré dans le système du permis de conduire à points. L'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière pourra

¹¹ Een theoretisch examen, een praktisch examen, een geneeskundig onderzoek, een psychologisch onderzoek en/of een specifieke opleiding bepaald door de Koning.

¹² Wet van 2 december 2011 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat de termijnen voor herhaling van verkeersmisdrijven betreft, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 3 januari 2012.

¹³ Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoelbehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 30 april 2014.

¹¹ Un examen théorique, un examen pratique, un examen médical, un examen psychologique et/ou une formation spécifique déterminée par le Roi.

¹² Loi du 2 décembre 2011 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne les délais en matière de récidive par les infractions de roulage, publiée au *Moniteur belge* du 3 janvier 2012.

¹³ Loi du 9 mars 2014 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, publiée au *Moniteur belge* du 30 avril 2014.

met punten. Artikel 38, § 6, van de Wegverkeerswet kan dan ook worden opgeheven van zodra het rijbewijs met punten van kracht wordt.

We bundelen de hierboven vermelde wijzigingen in artikel 2 van dit wetsvoorstel;

6. de Koning kent punten toe aan de verkeersovertradingen met een maximum van vier punten voor een overtreding en een maximum van vijf punten voor een samenloop van overtredingen;

7. indien een bestuurder acht punten bereikt, wordt hij gestraft met een verval van het recht tot sturen van drie maanden en het herstel van het recht tot sturen wordt afhankelijk gemaakt van het slagen voor examens en onderzoeken als bedoeld in artikel 38, § 3, eerste lid, van de Wegverkeerswet, inclusief de door de Koning te bepalen veiligheidskursus (zie verder). Bij het opnieuw bereiken van het maximum van acht punten binnen de drie jaar wordt dit een verval van het recht tot sturen van zes maanden; bij het drie of meer keer bereiken van het maximum van acht punten binnen de drie jaar wordt dit een verval van het recht tot sturen van negen maanden. Dit strookt met de recidiveregeling zoals opgenomen in artikel 38, § 6, van de Wegverkeerswet;

8. er wordt een mogelijkheid ingeschreven om een veiligheidskursus te volgen wanneer het aantal punten vijf of meer bedraagt om zo het puntenaantal met drie of vier punten te verminderen. De modaliteiten van deze cursus worden door de Koning bepaald. Deze cursus staat los van de cursussen die worden opgelegd als straf (voor het herstel van het recht tot sturen). In deze cursus moet het lerende element van het rijbewijs met punten zijn vervat.

Deze mogelijkheid kan slechts eenmaal om de drie jaar worden toegepast. Wanneer een bestuurder zes of zeven punten bereikt, wordt hij van deze mogelijkheid op de hoogte gebracht. Dit is conform de aanbeveling van het *Bestpoint Handbook* die stelt dat een bestuurder op de hoogte moet worden gebracht wanneer hij het maximale aantal punten nadert;

9. er wordt aan de Koning de mogelijkheid gegeven om het totaal aantal punten voor beginnende bestuurders van acht te herleiden tot zes en dit gedurende een periode van 24 maanden. Dit strookt met artikel 38, § 5, van de Wegverkeerswet, dat vandaag reeds strengere regels hanteert voor beginnende bestuurders;¹⁴

dès lors être abrogé dès l'entrée en vigueur du permis de conduire à points.

Nous réunissons les modifications susmentionnées dans l'article 2 de la proposition de loi:

6. le Roi attribue des points aux infractions routières avec un maximum de quatre points pour une infraction et un maximum de cinq points pour un concours d'infractions;

7. si un conducteur atteint huit points, il est puni d'une déchéance du droit de conduire de trois mois et sa réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite d'examens visés à l'article 38, § 3, alinéa 1^{er}, de la loi sur la circulation routière, y compris en ce qui concerne le cours de sécurité à déterminer par le Roi (voir *infra*). S'il atteint de nouveau le maximum de huit points dans un délai de trois ans, la déchéance passe à six mois et s'il atteint ce maximum trois fois ou plus dans les trois ans, la déchéance passe à neuf mois. Ces dispositions sont conformes à la réglementation relative à la récidive, prévue à l'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière;

8. lorsque le nombre atteint cinq points ou plus, l'intéressé peut suivre un cours de sécurité afin de réduire ce nombre de trois ou quatre points. Les modalités de ce cours sont fixées par le Roi et ce cours est distinct des cours imposés en guise de sanction (pour la réintégration dans le droit de conduire). Il doit intégrer l'aspect pédagogique du permis de conduire à points.

Cette possibilité ne peut être appliquée qu'une fois tous les trois ans. Lorsqu'un conducteur atteint six ou sept points, il est informé de cette possibilité, conformément à la recommandation du manuel *Bestpoint Handbook*, selon lequel un conducteur doit être informé lorsqu'il s'approche du nombre maximal de points;

9. le Roi sera habilité à ramener de huit à six le nombre total de points pour les conducteurs débutants, et ce, pendant une période de 24 mois. Cette disposition est conforme à l'article 38, § 5, de la loi sur la circulation routière, qui prévoit déjà des règles plus strictes pour les conducteurs débutants;¹⁴

¹⁴ In artikel 38, § 5, van de Wegverkeerswet betreft het een bestuurder die minder dan twee jaar houder is van het rijbewijs B.

¹⁴ L'article 38, § 5, de la loi sur la circulation routière vise tout conducteur titulaire depuis moins de deux ans du permis de conduire B.

10. de overtredingen en de eraan toegekende punten worden na drie jaar uitgewist. Dit wijst op de vergevingsgezindheid van het systeem;

11. de overtredingen en de eraan gekoppelde punten worden per bestuurder bijgehouden in de kruispuntbank van de rijbewijzen;

12. artikel 38 van de Wegverkeerswet, dat het verval van het recht tot sturen als straf regelt, blijft onverminderd van toepassing, met uitzondering van paragraaf 6, die wordt opgeheven zodra het rijbewijs met punten van kracht wordt;

13. fraude zal zwaar worden bestraft. Wanneer de overtreder niet op heterdaad wordt betrapt, zal de titularis van de kentekenplaat die een foutieve bestuurder opgeeft, met het oog op het verkeerdelijk toekennen van punten en het ontlopen van bestraffing, streng worden gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 400 euro tot 5.000 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 voorgoed.

Zoals eerder vermeld werd het nooit in werking getreden artikel 24, hoofdstuk III toegevoegd aan de wegverkeerswet, om het rijbewijs met punten in te voeren. Echter, bij aanname van het wetsontwerp in 1990, was er sprake van het nieuwe artikel 25 van het hoofdstuk III. Het artikel werd nadien door middel van een amendement vervangen naar artikel 24. Omdat er reeds een artikel 24 vervat zit in de Wegverkeerswet, namelijk artikel 24, hoofdstuk II, over de verplichtingen van de houder van een Belgisch rijbewijs met betrekking tot het inleveren van het rijbewijs bij het overheidsorgaan dat het heeft uitgegeven, wordt artikel 24, hoofdstuk III opgeheven. De opheffing van dit artikel staat vermeld in artikel 2, van dit wetsvoorstel

Het nooit in werking getreden artikel 25 van de Wegverkeerswet, dat de toegang tot het centraal bestand en het gebruik ervan regelt, en de privacy waarborgt, wordt opgeheven. Deze bepalingen zitten immers vervat in het koninklijk besluit van 18 november 2011 betreffende de kruispuntbank van de rijbewijzen. De opheffing van dit artikel staat vermeld in artikel 3, van dit wetsvoorstel.

Naar analogie met de oorspronkelijke wettekst die stelt dat de centrale databank opgericht wordt binnen de diensten die ressorteren onder de minister bevoegd voor het wegverkeer zou het logisch zijn om de FOD Mobiliteit en Vervoer bevoegd te maken voor de administratie van de punten in de kruispuntbank van de rijbewijzen. Artikel 5 van dit wetsvoorstel bepaalt dat het

10. les infractions et les points qui y sont attribués seront effacés après trois ans. Cette procédure témoigne de la clémence du système;

11. les infractions et les points dont elles sont assorties seront tenus à jour par conducteur dans la Banque-Carrefour des permis de conduire;

12. l'article 38 de la loi relative à la circulation routière, qui prévoit la déchéance du droit de conduire comme sanction, restera applicable sans restriction, à l'exception du paragraphe 6, qui sera abrogé dès l'entrée en vigueur du permis de conduire à points;

13. la fraude sera sévèrement sanctionnée. Lorsque le contrevenant n'est pas pris en flagrant délit, le titulaire de la plaque d'immatriculation qui falsifie l'identité du conducteur en vue de détourner l'attribution de points et d'échapper à la sanction, sera sévèrement puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 400 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement et de la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée d'au moins trois mois et de maximum cinq ans, ou à vie.

Comme indiqué précédemment, l'article 24, chapitre III, qui n'est jamais entré en vigueur, a été inséré dans la loi relative à la circulation routière, en vue d'introduire le permis de conduire à points. Lors de l'adoption du projet de loi en 1990, il était toutefois question d'un nouvel article 25 du chapitre III. Cet article a ensuite été modifié en article 24 au travers d'un amendement. Dès lors que la loi relative à la circulation routière contient déjà un article 24, à savoir l'article 24, chapitre II, relatif aux obligations du titulaire d'un permis de conduire belge en ce qui concerne la présentation du permis à l'autorité qui l'a délivré, l'article 24, chapitre III, est abrogé. L'abrogation de cet article figure à l'article 2 de la présente proposition de loi.

L'article 25, qui règle l'accès au fichier central et son utilisation, et qui garantit la protection de la vie privée, et qui n'est jamais entré en vigueur, sera abrogé. En effet, ces dispositions figurent dans l'arrêté royal du 18 novembre 2011 relatif à la banque-carrefour des permis de conduire. L'abrogation de cet article est mentionnée à l'article 3 de la présente proposition de loi.

Par analogie avec le texte de loi initial, qui dispose qu'il est créé une banque de données centrale au sein des services relevant du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, il serait logique que le SPF Mobilité et Transports soit compétent pour organiser l'administration des points dans le cadre de la Banque-Carrefour. L'article 5 de la présente proposition de loi

aan de Koning is om het koninklijk besluit van 18 november 2011 betreffende de kruispuntbank van de rijbewijzen aan te vullen om de kruispuntbank klaar te maken voor het rijbewijs met punten evenals te bepalen wie de puntenaantallen kan consulteren. Daarnaast wordt de Koning bevoegd gemaakt om een regeling uit te werken zodat bestuurders op de hoogte worden gehouden van hun puntenaantal of de wijzigingen hiervan. Dit kan bijvoorbeeld door het puntenaantal te laten vermelden op eventuele processen-verbaal of door de bestuurders toegang te verlenen tot hun eigen gegevens in de kruispuntbank van de rijbewijzen.

Tine Gielis (cd&v)
Nawal Farih (cd&v)
Steven Matheï (cd&v)

prévoit qu'il appartiendra au Roi de compléter l'arrêté royal du 18 novembre 2011 relatif à la banque-carrefour des permis de conduire pour rendre la banque-Carrefour opérationnelle en vue de l'instauration du permis de conduire à points et de définir les personnes qui peuvent consulter les nombres de points. En outre, le Roi est habilité à élaborer une réglementation pour que les conducteurs puissent être tenus informés de leur nombre de points ou des modifications y afférentes. Cela peut, par exemple, se faire en indiquant le nombre de points sur d'éventuels procès-verbaux ou en permettant aux conducteurs d'accéder à leurs propres données dans la Banque-Carrefour des permis de conduire.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art 2.

Artikel 24 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie op het wegverkeer, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 6 maart 2018, wordt opgeheven

Art. 3

In dezelfde wet wordt een artikel 24/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 24/1. § 1. De Koning kent, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een aantal punten toe aan de door Hem aangewezen overtredingen naargelang van hun zwaarwichtigheid uit de hiernavolgende overtredingen:

1° de overtredingen bedoeld in artikel 29;

2° de overtredingen van de andere bepalingen van deze wet en de besluiten genomen in uitvoering ervan;

3° de overtredingen van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen;

4° de overtredingen van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en de besluiten genomen in uitvoering ervan;

5° de overtredingen van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer.

Het aantal door de Koning toegekende punten voor elke overtreding mag niet meer dan vier bedragen; bij samenloop van deze overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat vijf punten mogen worden overschreden.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden ingeschreven in de kruispuntbank van de rijbewijzen op naam van de bestuurders van een motorvoertuig, die deze overtredingen

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 24 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, modifié en dernier lieu par la loi du 6 mars 2018, est abrogé.

Art. 3

Dans la même loi, il est inséré un article 24/1 rédigé comme suit:

“Art. 24/1. § 1^{er}. Le Roi attribue, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, un nombre de points, déterminé en fonction de leur gravité, aux infractions qu'il désigne, parmi celles qui suivent:

1° les infractions visées à l'article 29;

2° les infractions aux autres dispositions de la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci;

3° les infractions à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

4° les infractions à la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que les accessoires de sécurité et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci;

5° les infractions aux dispositions du Règlement (CE) n° 561/2006 concernant les temps de conduite et de repos dans le secteur du transport routier.

Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder quatre; en cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder cinq.

§ 2. Les infractions visées au § 1^{er}, ainsi que les points y afférents, sont inscrits dans la banque-carrefour des permis de conduire, au nom des conducteurs d'un véhicule à moteur, qui ont commis ces infractions,

hebben begaan, voor zover deze overtredingen het voorwerp hebben uitgemaakt van hetzij een betaling, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling.

§ 3. De bestuurder die het totaal van acht punten heeft bereikt, wordt gestraft met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van drie maanden en het herstel van het recht tot sturen is afhankelijk van het slagen voor de vijf examens en onderzoeken als bedoeld in artikel 38, § 3, eerste lid.

Wanneer de bestuurder binnen drie jaar na het bereiken van het maximale aantal punten opnieuw het totaal van acht punten bereikt, bedraagt het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig zes maanden en is het herstel in het recht tot sturen afhankelijk van het slagen voor de vijf examens en onderzoeken als bedoeld in artikel 38, § 3, eerste lid.

Wanneer de bestuurder binnen drie jaar na het bereiken van het maximale aantal punten drie of meer keer het totaal van acht punten bereikt, bedraagt het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig negen maanden en is het herstel in het recht tot sturen afhankelijk van het slagen voor de vijf examens en onderzoeken als bedoeld in artikel 38, § 3, eerste lid.

§ 4. Wanneer de bestuurder het aantal punten van vijf of meer bereikt, wordt dit aantal verminderd met drie of vier punten indien de betrokkene een specifieke veiligheidsscholing volgt waarvan de modaliteiten worden bepaald door de Koning. Deze mogelijkheid kan slechts eenmaal om de drie jaar worden toegepast en de vermindering blijft drie jaar geldig.

De bestuurder die het totaal van zes of zeven punten bereikt, wordt hiervan op de hoogte gebracht, alsmede van de mogelijkheid bepaald in het eerste lid.

§ 5. De Koning kan voor de door Hem aangewezen nieuwe houders van een rijbewijs het totaal van acht punten herleiden tot zes punten voor een periode van vierentwintig maanden.

De periode bedoeld in het eerste lid vangt aan bij de afgifte van het rijbewijs. In dat geval is paragraaf 4 niet van toepassing.

De periode bedoeld in het eerste lid wordt geschorst voor de duur van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, het verval van het recht tot sturen of de opschorting van het recht tot sturen.

pour autant que ces dernières aient fait l'objet soit d'un paiement, soit d'une condamnation coulée en force de chose jugée.

§ 3. Le conducteur qui a atteint le total de huit points est puni d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de trois mois et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des cinq examens visés à l'article 38, § 3, alinéa 1^{er}.

Si, dans les trois ans après avoir atteint le nombre maximum de points, le conducteur atteint à nouveau le total de huit points, la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur est prononcée pour une durée de six mois et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des cinq examens visés à l'article 38, § 3, alinéa 1^{er}.

Si, dans les trois ans après avoir atteint le nombre maximum de points, le conducteur atteint trois fois ou plus le total de huit points, la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur est prononcée pour une durée de neuf mois et la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des cinq examens visés à l'article 38, § 3, alinéa 1^{er}.

§ 4. Lorsque le total de points atteint cinq points ou plus, le nombre atteint est réduit de trois ou quatre points lorsque l'intéressé suit une formation spécifique de sécurité dont les modalités sont fixées par le Roi. Cette possibilité ne peut être appliquée qu'une fois en trois ans et cette réduction reste valable pendant trois ans.

Le conducteur qui atteint six ou sept points en est averti; il est également averti de la possibilité visée à l'alinéa 1^{er}.

§ 5. Le Roi peut, pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, désignés par Lui, ramener à six le nombre de huit points, pour une période de vingt-quatre mois.

La période visée à l'alinéa 1^{er} commence à la délivrance du permis de conduire. Dans ce cas, le § 4 n'est pas d'application.

La période visée à l'alinéa 1^{er} est suspendue pour la durée du retrait immédiat du permis de conduire, de la déchéance du droit de conduire ou de la suspension du droit de conduire.

§ 6. De vermelding van de overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden automatisch uitgewist, na verloop van drie jaar of nadat zij aanleiding hebben gegeven tot een in paragraaf 3 bedoelde maatregel.

§ 7. De Koning bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en uitwissing van de overtredingen en de eraan toegekende punten, het ingaan en het uitvoeren van het verval tot sturen, het volgen van de examens en de herstelonderzoeken alsmede de specifieke veiligheidsscholing.

§ 8. De in de paragrafen 3 en 5 bedoelde maatregelen doen geen afbreuk aan de toepassing van artikel 38.

§ 9. Het verstrekken van foutieve informatie met het oog op het toekennen van punten aan een foutieve bestuurder wordt gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 400 euro tot 5.000 euro of met één van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minst drie maanden en ten hoogste vijf jaar of voorgoed."

Art. 4

Artikel 38, § 6, van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 16 mei 2024, wordt opgeheven.

Art. 5

De Koning regelt de administratieve afhandeling van het rijbewijs met punten en de raadpleging van het puntenaantal binnen de kruispuntbank van de rijbewijzen, evenals de wijze waarop de informatieverstrekking van het puntenaantal aan de bestuurder geschiedt.

Elke bestuurder heeft te allen tijde inzicht in zijn actuele puntenaantal en in de samenstelling van dit puntenaantal.

§ 6. La mention des infractions, ainsi que les points y afférents, sont effacés automatiquement après trois ans ou après avoir donné lieu à une mesure visée au § 3.

§ 7. Le Roi détermine les modalités relatives à l'inscription et à l'effacement des infractions et des points y afférents, à la prise de cours et l'exécution de la déchéance du droit de conduire, ainsi qu'à la participation aux examens et aux examens de réintégration et à la formation spécifique à la sécurité.

§ 8. Les mesures visées aux §§ 3 et 5 ne portent pas préjudice à l'application de l'article 38.

§ 9. La communication d'informations erronées en vue d'attribuer des points à un conducteur fautif est punie d'une peine d'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 400 à 5.000 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."

Art. 4

L'article 38, § 6, de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 16 mai 2024, est abrogé.

Art. 5

Le Roi règle le traitement administratif du permis de conduire à points et de la consultation du nombre de points dans la banque-carrefour des permis de conduire, ainsi que les modalités de communication au conducteur des informations relatives au nombre de points.

Un conducteur doit à tout moment pouvoir prendre connaissance de son nombre de points actuel et de la composition de ce nombre de points.

Art. 6

Artikel 4 treedt in werking op de dag van de inwerking-treding van het koninklijk besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad, als bedoeld in artikel 3.

11 september 2024

Tine Gielis (cd&v)
Nawal Farih (cd&v)
Steven Matheï (cd&v)

Art. 6

L'article 4 entre en vigueur le jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres visé à l'article 3.

11 septembre 2024