

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1993-1994

24 JUIN 1994

**Proposition de loi visant à interdire toute
commercialisation du système
d'obtention du permis de conduire
dans le cadre de la filière libre**

 (Déposée par M. Monfils)

DEVELOPPEMENTS

L'activité des écoles de conduite agréées est régie par l'arrêté royal du 6 mai 1988, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991.

Ce même arrêté fixe également les conditions d'obtention du permis de conduire.

Schématiquement, la formation peut s'acquérir, soit par ce qu'on appelle la « filière libre », soit en suivant les cours dispensés par les auto-écoles.

La durée de l'apprentissage diffère selon la solution choisie par le candidat, comme d'ailleurs les conditions du stage et diverses possibilités de passage d'un système à l'autre sont prévues.

Les pouvoirs publics ont donc estimé que l'on pouvait se préparer, soit via les auto-écoles — dispensant des cours pour lesquels elles perçoivent une rémunération —, soit en dehors de celles-ci, par ses propres moyens et l'assistance de proches, cette filière libre étant, par définition, non professionnelle et non rémunérée.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1993-1994

24 JUNI 1994

**Voorstel van wet houdende verbod op
de commercialisering van de regeling
tot het verkrijgen van een rijbewijs in
het raam van de vrije opleiding**

 (Ingediend door de heer Monfils)

TOELICHTING

De werking van de erkende rijsscholen wordt geregeld door het koninklijk besluit van 6 mei 1988, gewijzigd door het koninklijk besluit van 18 juli 1991.

Datzelfde besluit bepaalt eveneens de voorwaarden voor het verkrijgen van het rijbewijs.

Schematisch voorgesteld kan de kandidaat voor het rijbewijs kiezen tussen een scholing in wat de « vrije opleiding » wordt genoemd en het onderricht dat gegeven wordt door de rijsscholen.

De duur van de scholing verschilt naar gelang van de keuze die de kandidaat maakt, zoals er ook verschillen bestaan in de voorwaarden van de proeftijd en de mogelijkheden om over te stappen van het ene stelsel naar het andere.

De overheid heeft dus bepaald dat men zich kan voorbereiden, hetzij via de rijsscholen, die een opleiding verstrekken waarvoor zij een vergoeding ontvangen, hetzij daarbuiten, met eigen middelen en onder begeleiding van vrienden of familieleden, in het raam van een vrije opleiding die per definitie niet-professioneel en niet-bezoldigd is.

Depuis peu, on constate qu'un système de filières « pirates » a vu le jour. Il s'agit d'établissements non agréés qui exploitent commercialement la filière qui se voulait non professionnelle et donc non lucrative.

Ces nouveaux « établissements pirates » n'hésitent pas à utiliser l'appellation « école de conduite » qui est celle reprise dans l'arrêté royal pour désigner les établissements d'enseignement de la conduite reconnus et agréés par le ministère des Communications.

Cette « filière pirate » aboutit en fait à détourner complètement les objectifs déjà poursuivis par les pouvoirs publics. En effet, elle introduit un élément commercial dans la filière libre. D'autre part et surtout, ces auto-écoles n'étant pas agréées, elles ne sont pas astreintes et ne respectent aucune des obligations ni les contraintes de qualité et de sérieux qui sont imposées aux auto-écoles agréées en vertu des dispositions des articles 81 à 107 de l'arrêté royal précité (obligation quant au personnel dirigeant et enseignant des écoles, aux écoles elles-mêmes, aux véhicules utilisés, au système d'obtention de brevets d'aptitudes professionnelles du personnel dirigeant et enseignant des écoles de conduite, ...).

Or, si les pouvoirs publics ont fixé des règles strictes d'organisation de fonctionnement des écoles de conduite, c'est manifestement parce qu'ils voulaient que la formation dispensée à ceux qui choisissent cette filière soit la meilleure possible.

En laissant se développer les « auto-écoles pirates » fonctionnant dans la filière libre, on nie l'objectif qui est à la base de la réglementation actuelle. On induit le candidat en erreur sur la valeur de l'enseignement dispensé par rapport aux stipulations de la réglementation. On introduit aussi une concurrence déloyale entre les auto-écoles agréées et les autres, les premières devant respecter des obligations que les secondes n'ont pas et ayant par conséquent des coûts de fonctionnement plus importants. A ceux qui estimerait qu'un tel système développe l'emploi, il est aisé de répondre qu'il fait perdre au moins autant d'emplois — sans doute mieux rémunérés — dans les auto-écoles agréées, contraintes de licencier le personnel par suite de cette concurrence déloyale, à moins que les auto-écoles officielles ne finissent, en l'absence d'intervention des pouvoirs publics, par se transformer sur le schéma des auto-écoles pirates, diminuant ainsi les garanties que la réglementation offre aux candidats au permis de conduire ou à la licence d'apprentissage.

La présente proposition de loi a donc pour objet de remédier à ce qui apparaît clairement comme un contournement du double système de formation prévu par la réglementation.

Nu stelt men vast dat er sinds kort een systeem van « piratenopleidingen » ontstaan is. Het gaat om niet-erkende instellingen die zich toeleggen op de commerciële exploitatie van de vrije opleiding die niet-professionele bedoelingen had en dus niet gericht was op winst.

Deze nieuwe « pirateninstellingen » aarzelen niet om de benaming « rijschool » te gebruiken, een benaming die het koninklijk besluit toekent aan de instellingen die rijonderricht verstrekken en daarvoor erkend zijn door het Ministerie van Verkeerswezen.

Met deze « piratenopleiding » worden de door de overheid nagestreefde doelstellingen uiteindelijk volledig omzeild. Aan de vrije opleiding wordt immers een commercieel karakter gegeven. Door het feit dat deze rijscholen niet erkend zijn, zijn ze bovendien ook niet gehouden tot naleving van de verplichtingen of de vereisten van kwaliteit en ernst die aan de erkende rijscholen opgelegd worden krachtens de artikelen 81 tot 107 van het voornoemde koninklijk besluit (eisen betreffende de personeelsleden belast met de leiding en het onderricht, eisen betreffende de scholen zelf, de gebruikte voertuigen, het stelsel voor het verkrijgen van brevetten van beroepsbekwaamheid van het leidend en onderwijzend personeel van de rijscholen, ...).

Het ligt toch voor de hand dat de overheid, met het opleggen van strenge regels voor de oprichting en de werking van de rijscholen, heeft willen bereiken dat degenen die voor een autorijschool kiezen, zo goed mogelijk opgeleid worden.

Als men de « piratenrijscholen » in het raam van de vrije opleiding zomaar laat betijen, miskent men de doelstelling die aan de basis ligt van de huidige reglementering. Men geeft de kandidaat een valse voorstelling van de waarde die het verstrekte onderricht zou moeten hebben volgens de reglementering. Men voert ook een oneerlijke concurrentie in met de erkende rijscholen die, doordat ze verplichtingen moeten naleven die de andere niet hebben, hogere werkingskosten moeten dragen. Tegen het argument dat een dergelijk stelsel de werkgelegenheid bevordert, kan men gemakkelijk aanvoeren dat minstens evenveel wellicht beter betaalde betrekkingen verloren gaan in de erkende rijscholen, die gedwongen worden personeel te ontslaan ten gevolge van deze oneerlijke concurrentie. Als de overheid niet optreedt, is het gevaar niet denkbeeldig dat de officiële rijscholen zich uiteindelijk omvormen naar het voorbeeld van de piratenrijscholen en de waarborgen verminderen die de kandidaten voor het rijbewijs of voor de leervergunning volgens de reglementering mogen verwachten.

Dit voorstel van wet heeft dus tot doel op te treden tegen iets wat duidelijk neerkomt op een omzeiling van het dubbele opleidingsstelsel waarin het koninklijk besluit van 6 mei 1988 voorziet.

Cette proposition interdit, en dehors de la filière auto-école « officielle », toute publicité pour une formation en filière libre ou toute rémunération de services prestés à des candidats dans cette filière libre.

Cette interdiction touche notamment la tierce personne qui peut prendre place dans le véhicule en sus du guide.

Philippe MONFILS.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article unique

A l'exception des écoles de conduite agréées présentant leurs activités dans le cadre des dispositions de l'arrêté royal du 6 mai 1988 relatif au classement des véhicules en catégories, au permis de conduire, aux décisions judiciaires portant déchéance du droit de conduire et aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991, nul ne peut être rémunéré ou effectuer une quelconque démarche publicitaire, aux fins de préparer ou d'assister les candidats au permis de conduire provisoire ou à la licence d'apprentissage. La présente interdiction s'applique notamment à la personne visée aux articles 7, § 8, premier alinéa, dernière phrase, et à l'article 9, § 7, dernière phrase, de l'arrêté royal précité.

Les infractions au présent article sont punies des peines prévues par l'article 30 des lois coordonnées sur la police de la circulation routière.

Philippe MONFILS.

Dit voorstel verbiedt, buiten de opleidingen in de « officiële » rijsscholen, elke reclame voor een vrije opleiding of elke bezoldiging van diensten geleverd aan kandidaten voor het rijbewijs in de vrije opleiding.

Dit verbod heeft met name betrekking op de derde persoon die naast de begeleider mag plaatsnemen in het voertuig.

*
* *

VOORSTEL VAN WET

Enig artikel

Met uitzondering van de erkende rijsscholen die werkzaam zijn in het kader van de bepalingen van het koninklijk besluit van 6 mei 1988 betreffende de indeling van de voertuigen in categorieën, het rijbewijs, de rechterlijke beslissingen houdende vervallenverklaring van het recht tot sturen en de voorwaarden voor erkenning van de scholen voor het besturen van motorvoertuigen, gewijzigd door het koninklijk besluit van 18 juli 1991, mag niemand bezoldigd worden of enige reclame maken teneinde kandidaten voor het voorlopig rijbewijs of de leervergunning voor te bereiden of te begeleiden. Dit verbod is met name van toepassing op de persoon bedoeld in artikel 7, § 8, eerste lid, laatste zin, en in artikel 9, § 7, laatste zin, van het voornoemde koninklijk besluit.

Overtredingen van dit artikel worden gestraft met de straffen bepaald in artikel 30 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.