
**SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
 MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

Avant-projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, introduisant des formations de réintégration en remplacement des examens de réintégration théorique et pratique.

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et du Ministre de la Justice,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

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

Art. 2. Dans l'article 23, § 1^{er}, 1^o, de la loi du 16 mars 1968 relative à la circulation routière, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par la loi du 18 juillet 1990, les mots « à l'examen » sont remplacés par les mots « aux conditions de réintégration ».

Art. 3. À l'article 29, § 4, alinéa 2, de la même loi, remplacé par la loi du 20 juillet 2005 et modifié par la loi du 2 décembre 2011, les modifications suivantes sont apportées :

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
 MOBILITEIT EN VERVOER**

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, tot invoering van herstelopleidingen ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens.

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

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

Hebben wij besloten en besluiten Wij:

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

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

Art. 2. In artikel 23, § 1, 1^o, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990, worden de woorden “het onderzoek” vervangen door de woorden “de herstelmaatregelen”.

Art. 3. In artikel 29, § 4, tweede lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 20 juli 2005 en gewijzigd bij de wet van 2 december 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° les mots « et/ou la formation » sont chaque fois insérés entre les mots « les examens » et les mots « de réintégration » ;

2° les mots « et/ou la formation » sont insérés entre les mots « le premier examen » et les mots « de réintégration ».

Art. 4. – L'article 33, § 2, alinéa 3, de la même loi, est complété par la phrase suivante :

« La formation visée à l'article 38, § 3, 5°, peut être imposée en supplément ou en remplacement des examens théorique et pratique. ».

Art. 5. – À l'article 38 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié en dernier lieu par les lois du 2 septembre 2018 et les lois du 8 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées :

1° le § 2, alinéa 2, est complété par la phrase suivante :

« La formation visée au § 3, 5°, peut être imposée en supplément ou en remplacement des examens théorique et pratique. ».

2° dans le § 2bis, les mots « et/ou d'avoir suivi une formation » sont insérés entre les mots « un ou plusieurs des examens » et les mots « visés au § 3 » ;

3° le § 5, alinéa 1^{er}, est complété par la phrase suivante :

« La formation visée au § 3, 5°, peut être imposée en supplément ou en remplacement des examens théorique et pratique. ».

4° le § 6 est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« Lorsqu'il est fait application du présent paragraphe, la formation visée au § 3, 5°,

1° de woorden "herstelonderzoeken en -examens" worden telkens vervangen door de woorden "herstelonderzoeken, -examens en/of de -opleiding";

2° in de Franse tekst worden de woorden "et/ou la formation" ingevoegd tussen de woorden "le premier examen" en de woorden "de réintégration".

Art. 4. - Artikel 33, § 2, derde lid, van dezelfde wet, wordt aangevuld met de volgende zin:

"De opleiding bedoeld in artikel 38, § 3, 5°, kan ter aanvulling of ter vervanging van de theoretische en praktische examens opgelegd worden."

Art. 5. - In artikel 38 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en laatstelijk gewijzigd bij de wetten van 2 september 2018 en 8 mei 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° § 2, tweede lid, wordt aangevuld met de volgende zin:

"De opleiding bedoeld in § 3, 5°, kan ter aanvulling of ter vervanging van de theoretische en praktische examens opgelegd worden."

2° in § 2bis, worden de woorden "examens en onderzoeken" vervangen door de woorden "examens en onderzoeken en/of van het volgen van een opleiding bedoeld in dezelfde paragraaf" ;

3° § 5, eerste lid, wordt aangevuld met de volgende zin:

"De opleiding bedoeld in § 3, 5°, kan ter aanvulling of ter vervanging van de theoretische en praktische examens opgelegd worden."

4° § 6, wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Wanneer de huidige paragraaf wordt toegepast kan de opleiding bedoeld in § 3, 5°,

peut être imposée en supplément ou en remplacement des examens théorique et pratique. ».

5° dans le § 7, les mots « suivi une formation et/ou d'avoir » sont insérés entre les mots « condition d'avoir » et les mots « satisfait aux examens » ;

6° dans le § 8, les mots « et la formation » sont insérés entre les mots « Les examens » et les mots « auxquels la réintégration ».

Art. 6. À l'article 47 de la même loi, remplacé par la loi du 9 juillet 1976, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots « un examen théorique, pratique, médical ou psychologique » sont remplacés par les mots « une formation ou un examen médical ou psychologique ou à un examen théorique ou pratique » ;

2° dans l'alinéa 1^{er}, les mots « d'avoir suivi la formation ou » sont insérés entre les mots « qu'à la condition » et les mots « d'avoir satisfait » ;

3° dans l'alinéa 2, les mots « de cette formation ou » sont insérés entre les mots « les modalités » et les mots « de cet examen ».

Art. 7. Dans l'article 48, alinéa 1^{er}, 2°, de la même loi, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par la loi du 18 juillet 1990, les mots « réussi l'examen imposé » sont remplacés par les mots « satisfait aux conditions de réintégration prévues à l'article 38, § 3 ».

Art. 8. Dans l'article 57 de la même loi, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par les lois du 20 juillet 2005 et du 9 mars 2014, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« En cas de déchéance du droit de conduire, le permis de conduire ou le document qui en tient lieu est remis au lieu

ter aanvulling of ter vervanging van de theoretische en praktische examens opgelegd worden.”.

5° in § 7 worden het woord “examens” vervangen door de woorden “een opleiding” ;

6° in § 8 wordt het woord “examens” vervangen door de woorden “opleiding”.

Art. 6. In artikel 47 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “een theoretisch, praktisch, geneeskundige of psychologisch onderzoek” vervangen door de woorden “een opleiding of een geneeskundig of psychologisch onderzoek of een theoretisch of praktisch examen” ;

2° het eerste lid wordt aangevuld met de woorden “of de opgelegde opleiding heeft gevolgd” ;

3° in het tweede lid worden de woorden “deze opleiding of” ingevoegd tussen de woorden “regels van” en de woorden “dit onderzoek”.

Art. 7. In artikel 48, eerste lid, 2°, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990, worden de woorden “het voorgeschreven onderzoek met goed gevolg te hebben ondergaan” vervangen door de woorden “te hebben voldaan aan de herstelmaatregelen bedoeld in artikel 38, § 3”.

Art. 8. In artikel 57 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 20 juli 2005 en 9 maart 2014, wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“In het geval van verval van het recht tot sturen, worden het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs op het door de Koning

déterminé par le Roi pour qu'il soit procédé conformément aux règles prises en exécution de l'article 46. ».

bepaalde plaats ingeleverd opdat er zou worden gehandeld overeenkomstig de reglementen uitgevaardigd op grond van artikel 46.”.

Art. 9. La présente loi entre en vigueur à une date ultérieure fixée par arrêté royal.

Art. 9. Deze wet treedt in werking op een latere, bij koninklijk besluit vastgestelde datum.

Donné à , le xxx

Gegeven te , op xxx

PAR LE ROI :

VAN KONINGSWEGE:

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,



Georges Gilkinet

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

Paul Van Tigchelt

Avant-projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, introduisant des formations de réintégration en remplacement des examens de réintégration théorique et pratique.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Préambule

Diminuer drastiquement le nombre de morts et de blessés graves suite à des accidents de la route, mobiliser tous les niveaux de pouvoir et entreprendre toutes les actions possibles autour de l'objectif « *All for Zero* » : telle est l'ambition partagée du gouvernement fédéral et des Régions en matière de sécurité routière. Chaque victime est une victime de trop, une famille meurtrie, un destin brisé. Les indicateurs les plus récents sifflent comme une stridente alarme de rappel. Force est de constater que la Belgique doit, et peut, encore faire mieux en matière de sécurité routière.

En ce sens, il est important d'agir efficacement contre la récurrence de comportements dangereux au volant. En effet, non seulement les récidivistes commettent par définition plus d'infractions que les autres conducteurs, mais celles-ci sont en moyenne plus graves. Une récente étude de l'Institut Vias a ainsi démontré que les conducteurs fréquemment en infraction sont impliqués dans 1 accident sur 3 dans notre pays et qu'ils ont notamment 10% de plus de risques d'avoir un accident par rapport au conducteur moyen.

La récurrence est un phénomène complexe qui nécessite différentes mesures complémentaires pour être appréhendées de manière plus efficace. Le présent projet apporte une contribution pertinente à cette problématique en renforçant le caractère éducatif des sanctions accompagnant les déchéances du droit de conduire.

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, tot invoering van herstelopleidingen ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

Aanhef

Om het aantal doden en ernstig gewonden ten gevolge van verkeersongevallen drastisch te verminderen, moeten alle bestuursniveaus worden gemobiliseerd en alle mogelijke acties worden ondernomen rond de doelstelling "*All for Zero*": dat is de gezamenlijke ambitie van de federale regering en de gewesten op het vlak van verkeersveiligheid. Elk slachtoffer is er een te veel, een gebroken familie, dromen beëindigd. De meest recente indicatoren zijn zeer alarmerend. Het is duidelijk dat België beter moet en kan doen op het gebied van de verkeersveiligheid.

Daarom is het belangrijk om effectief op te treden tegen recidivisten die zich gevaarlijk gedragen achter het stuur. Recidivisten begaan niet alleen per definitie meer overtredingen dan andere bestuurders, ze begaan gemiddeld ook ernstigere overtredingen. Een recente studie van Vias institute toonde aan dat bestuurders die vaak de wet overtreden betrokken zijn bij 1 op de 3 ongevallen in onze land, en dat ze 10% meer kans hebben op een ongeval dan de gemiddelde bestuurder.

Recidive is een complex fenomeen dat een reeks complementaire maatregelen vereist om effectiever te kunnen worden aangepakt. Dit wetsvoorstel levert een relevante bijdrage aan deze problematiek door het educatieve karakter van de sancties die gepaard gaan met het verval van het recht tot sturen te versterken.

Le présent projet de loi, prévu dans la mesure 21 du plan fédéral de la sécurité routière « *All for zero* », vise à mettre en place de nouvelles mesures performantes dans le cadre de la réintégration dans le droit de conduire, et ce en remplaçant les examens de réintégration théorique et pratique par des formations. Ce changement devrait réduire les risques de récidive dans le chef des conducteurs déchu.

La présentation de ce projet de loi s'arrête d'abord plus en détail sur le contexte et sur les arguments qui motivent le choix d'un remplacement des examens théorique et pratique de réintégration. L'analyse des articles est exposée ensuite.

Il est toutefois important d'indiquer à ce stade que la modification proposée ne supprime pas entièrement les examens théorique et pratique en ce sens qu'elle les maintient dans la loi tout en permettant au juge, soit de les remplacer par une formation de réintégration, soit de les compléter par cette formation. Il semblait effectivement opportun de permettre au juge d'opérer un choix en fonction des cas concrets portés devant lui, même si l'intérêt d'imposer une formation par rapport à un examen semble évident dans de nombreux cas.

A. Contexte

Les infractions les plus couramment constatées et jugées sont celles relatives à la vitesse, à la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, et au non-respect des règles générales de conduite d'un véhicule (signaux routiers, priorités, ...).

Jusqu'à aujourd'hui, le juge a le choix de condamner le citoyen déchu à présenter des examens théorique, pratique, médical et/ou psychologique (article 38 de la loi). Le but est que ces différents examens amènent un changement de comportement au niveau de la conduite dans le chef du citoyen déchu et que ce dernier ne récidive plus une fois qu'il aura recouvré son droit de conduire.

B. Arguments

Het huidige wetsontwerp, dat het voorwerp uitmaakt van maatregel 21 van het federale plan voor verkeersveiligheid "*All for zero*", beoogt de invoering van doeltreffende nieuwe maatregelen in het kader van het herstel van het recht tot sturen, door de theoretische en praktische herstelexamens te vervangen door herstelopleidingen. Deze verandering zou het risico op herhaalde overtredingen door bestuurders met een verval van het recht tot sturen moeten verminderen.

De voorstelling van dit wetsvoorstel begint met een meer gedetailleerde uitleg van de context en de argumenten achter de beslissing om het theoretische en het praktische herstelexamen te vervangen. Daarop volgt een artikelsgewijze toelichting.

Het is echter belangrijk om er in dit stadium op te wijzen dat de voorgestelde wijziging de theoretische en praktische examens niet volledig afschaft, in die zin dat ze in de wet behouden blijven, zodat de rechter de mogelijkheid krijgt om ze ofwel te vervangen door een herstelopleiding, ofwel aan te vullen met een dergelijke opleiding. Het leek gepast om de rechter een keuze te laten maken op basis van de concrete gevallen die hem worden voorgelegd, ook al lijkt het voordeel van het opleggen van een opleiding in plaats van een examen in veel gevallen voor de hand te liggen.

A. Context

De meest voorkomende overtredingen die worden vastgesteld en vervolgd zijn overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs en het niet naleven van de algemene regels met betrekking tot het besturen van een voertuig (verkeersborden, voorrang, ...).

Tot nu toe heeft de rechter de keuze om de persoon die vervallen is verklaard, theoretische, praktische, medische en/of psychologische examens te laten afleggen (artikel 38 van de wet). Het is de bedoeling dat deze verschillende examens een verandering in het rijgedrag van de vervallen verklaarde persoon teweegbrengen en dat hij niet recidiveert zodra hij hersteld is in het recht tot sturen.

B. Argumenten

Il s'avère cependant que les examens théorique et pratique, sans qu'il ne faille néanmoins en sous-estimer l'utilité, ne constituent pas toujours la solution optimale en terme de changement de comportement. Si le conducteur a obtenu son permis de conduire récemment, il n'aura pas de difficulté particulière à les réussir à nouveau. Et s'il s'agit d'un conducteur plus expérimenté, le fait de devoir repasser un examen théorique et pratique a peu de chances d'initier un travail en profondeur nécessaire à un changement du comportement.

De plus, une condamnation aux examens théorique et pratique pour un citoyen qui n'est pas encore titulaire d'un permis de conduire définitif (il est légalement possible d'être déchu du droit de conduire lorsqu'on n'est pas titulaire d'un permis de conduire), lui permettrait paradoxalement d'obtenir plus « facilement » ce permis car il ne devrait alors pas s'inscrire dans le cursus et les conditions d'apprentissage instaurées par les régions, comme le *terugkommoment* en Région flamande, la formation aux premiers soins en Région de Bruxelles-Capitale ou le *roadbook* de 1.500km en Région wallonne.

Il n'en reste pas moins que l'imposition d'un examen théorique ou pratique présente l'avantage d'envoyer un signal au contrevenant. Celui de questionner ses capacités théoriques et pratiques à être titulaire d'un permis de conduire, capacités qu'on lui demande de prouver à nouveau. A ce titre, les maintenir peut présenter un intérêt.

Mais l'objectif du présent projet de loi est d'aller plus loin en proposant une alternative aux examens de réintégration théorique et pratique afin de s'inscrire dans une logique de changement de comportement du citoyen en matière de circulation routière. Cette alternative consiste en l'organisation de formations.

De manière générale, les études européennes sur le sujet montrent des résultats positifs et encourageants en ce qui concerne la baisse du risque de récidive suite au suivi d'une formation. Dans le rapport Druid (« *Driving Under the*

Het blijkt echter dat het theoretische en het praktische examen, hoewel hun nut niet wordt onderschat, niet altijd de optimale oplossing zijn in termen van gedragsverandering. Als de bestuurder onlangs zijn rijbewijs heeft gehaald, zal hij niet veel moeite hebben om opnieuw te slagen. En als de bestuurder meer ervaring heeft, is het onwaarschijnlijk dat het opnieuw afleggen van een theoretisch en een praktisch examen de aanzet zal geven tot een diepgaande bezinning die nodig is om het gedrag te veranderen.

Bovendien wordt het voor een burger die nog geen definitief rijbewijs heeft (het is wettelijk mogelijk om vervallen verklaard te worden als je geen rijbewijs hebt), paradoxaal "gemakkelijker" om dit rijbewijs te behalen omdat hij zich niet hoeft in te schrijven voor het volgen van lessen en ook ontsnapt aan de voorwaarden die door de gewesten zijn ingevoerd, zoals het terugkommoment in het Vlaams Gewest, de EHBO-opleiding in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of het *roadbook* 1.500 km in het Waals Gewest.

Het blijft een feit dat het opleggen van een theoretisch of praktisch examen het voordeel heeft dat het een signaal geeft aan de overtreeders. Er wordt hen gevraagd om hun theoretische en praktische bekwaamheid om een rijbewijs te bezitten te bewijzen. In dat opzicht kan het de moeite waard zijn om ze te behouden.

Maar het doel van dit wetsontwerp is om verder te gaan door een alternatief voor de theoretische en praktische herstelexamens voor te stellen en zich op die manier in te schrijven in een logica om het gedrag van de persoon ten aanzien van het wegverkeer te veranderen. Dit alternatief bestaat uit het organiseren van opleidingen.

Over het algemeen tonen Europese studies over dit onderwerp positieve en bemoedigende resultaten aan wat betreft de vermindering van het risico op recidive na het volgen van een opleiding. In het Druid-rapport ("*Driving Under the Influence of*

Influence of Drugs, Alcohol, and Medicines in Europe »), une analyse regroupant 36 études a établi qu'en moyenne, sur la totalité des contrevenants participant à une formation (toutes réservées aux contrevenants ayant conduit sous l'influence d'alcool), 45,5% d'entre eux ne récidivaient pas par la suite. Ce pourcentage variait, en fonction des études, entre 15% et 71%.

Dans une autre étude générale européenne, 68,8% des participants aux formations organisées en France et 89,2% des participants aux formations organisées dans les autres pays d'Europe ont déclaré que la formation était très utile pour éviter de récidiver par la suite (*EU-project « Andrea » : analysis of driver rehabilitation programmes*).

La Commission européenne a même recommandé aux Etats membres d'incorporer une formation de ce type dans le processus de déchéance du droit de conduire dans le rapport Druid précité (*« Driving Under the influence of alcohol, drugs and medicines in Europe », p. 47*).

Quant au présent projet, il bénéficie de l'expérience déjà acquise dans notre pays en la matière, notamment au travers des formations *Driver Improvement* proposées par Vias Institute. Ces formations sont des mesures judiciaires alternatives dont le but est de sensibiliser les contrevenants aux risques dans la circulation, de les confronter à leurs propres responsabilités et de rechercher avec eux des solutions pour modifier ce comportement. Ces formations constituent donc un excellent modèle, d'autant plus que ces formations, ont des résultats très positifs. Une étude de 2017 a démontré par exemple qu'au niveau des formations portant sur l'alcool, le risque de récidive pouvait baisser jusqu'à 41% par rapport aux conducteurs auxquels une peine classique était infligée. Par ailleurs, d'autres types de formations de type court et touchant divers profils de contrevenants ont déjà été proposées en Belgique, telles que les formations *10 de conduite*.

Le projet s'inspire également de formations similaires données en Europe et plus particulièrement au Royaume-Uni, où l'offre

Drugs, Alcohol, and Medicines in Europe"), une analyse wherein 36 onderzoeken samengebracht werden, werd aangetoond dat gemiddeld 45,5% van alle overtreeders die deelnamen aan een opleiding (die steeds was voorbehouden aan overtreeders die onder invloed van alcohol hadden gereden) niet recidiveerden. Afhankelijk van de studie varieerde dit percentage tussen 15% en 71%.

In een ander algemeen Europees onderzoek verklaarde 68,8% van de deelnemers aan opleidingen in Frankrijk en 89,2% van de deelnemers aan opleidingen in andere Europese landen dat de opleiding zeer nuttig was om recidive te voorkomen (*EU-project "Andrea": analysis of driver rehabilitation programmes*).

De Europese Commissie heeft de lidstaten zelfs aanbevolen om een dergelijke opleiding op te nemen in het kader van het verval van het recht tot sturen in het bovenvermelde Druid-rapport (*"Driving under the influence of alcohol, drugs and medicines in Europe", blz. 47*).

Het huidige project profiteert van de ervaring die in ons land al is opgedaan in deze materie, in het bijzonder door middel van de opleidingen *Driver Improvement* die door Vias institute worden aangeboden. Deze opleidingen zijn alternatieve gerechtelijke maatregelen die tot doel hebben overtreeders bewust te maken van de risico's in het verkeer, hen te confronteren met hun eigen verantwoordelijkheid en samen met hen naar oplossingen te zoeken om hun gedrag te veranderen. Deze opleidingen zijn dus een uitstekend voorbeeld, vooral omdat deze opleidingen zeer positieve resultaten opleveren. Zo bleek uit een studie van 2017 dat het risico op recidive bij alcoholgerelateerde opleidingen tot 41% kleiner was dan bij bestuurders die een klassieke straf kregen. Daarnaast werden in België al andere soorten korte opleidingen aangeboden die een hele reeks overtreedersprofielen bestrijken, zoals de opleidingen van *10 de conduite*.

Het project is daarnaast geïnspireerd op soortgelijke opleidingen die in Europa worden gegeven, en meer in het bijzonder in het Verenigd

dans ce domaine est plutôt conséquente. Au niveau de la vitesse, ce pays propose plusieurs types de formations (« *Driver Alertness Course* » et « *Speed Awareness Course* »), toutes centrées sur l'idée de sensibiliser les contrevenants aux risques dans la circulation, de les confronter à leurs propres responsabilités et de rechercher avec eux des solutions pour modifier ce comportement. Ces formations ont des résultats positifs. En effet, un grand pourcentage des participants à l'étude déclare avoir changé de comportement après le suivi d'une telle formation.

Une attention particulière a également été accordée aux formations données aux Pays-Bas (« *Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA)* » en « *Lichte educatieve maatregel alcohol et verkeer (LEMA)* ») et en France (stage obligatoire pour les conducteurs qui ont commis une infraction alors qu'ils avaient un permis probatoire ou les conducteurs qui doivent suivre la formation en alternative à une poursuite judiciaire).

Un objectif secondaire est de proposer à tous les contrevenants un même système qui soit utilisé uniformément par toutes les circonscriptions judiciaires. En effet, certains juges connaissent peu les mesures alternatives, du fait que ces formations ne sont pas organisées partout.

Le présent projet de loi pose le principe de la formation de réintégration comme alternative ou compléments aux examens théorique et pratique. Leurs modalités d'organisation seront déterminées par un arrêté d'exécution (thématiques de formations, délais, frais d'inscription, agrément, ...). Le principe de l'agrément est calqué sur celui qui existe déjà pour les examens médicaux et psychologiques. Il permettra le développement d'un marché ouvert mais encadré garantissant la qualité des formations assorti d'un plafonnement des prix. Une telle formule aura donc l'avantage de proposer des mesures plus efficaces et adaptées dans l'objectif d'améliorer la sécurité routière.

Koninkrijk, waar op dit gebied een groot aanbod is. Op het gebied van snelheidsovertredingen biedt het Verenigd Koninkrijk verschillende soorten opleidingen aan ("*Driver Alertness Course*" en "*Speed Awareness Course*"), allemaal gericht op het idee om overtreeders bewust te maken van de risico's in het verkeer, hen te confronteren met hun eigen verantwoordelijkheden en samen met hen te zoeken naar manieren om hun gedrag te veranderen. Deze opleidingen hebben positieve resultaten opgeleverd. Een groot percentage van de deelnemers aan het onderzoek geeft aan hun gedrag te hebben veranderd na het volgen van een dergelijke opleiding.

Er werd daarnaast ook bijzondere aandacht besteed aan de opleidingen die worden gegeven in Nederland ("*Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA)*" en "*Lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer (LEMA)*") en in Frankrijk (verplichte opleiding voor bestuurders die een overtreding hebben begaan terwijl ze in het bezit waren van een rijbewijs op proef of bestuurders die de opleiding moeten volgen als alternatief voor strafrechtelijke vervolging).

Een tweede doelstelling is om alle overtreeders hetzelfde systeem aan te bieden dat door alle gerechtelijke arrondissementen uniform wordt gebruikt. Sommige rechters zijn namelijk niet vertrouwd met alternatieve maatregelen, omdat deze opleidingen niet overal worden georganiseerd.

Het onderhavige wetsontwerp stelt het beginsel van de herstelopleiding vast als alternatief of ter aanvulling voor de theoretische en praktische examens. De organisatie ervan zal worden bepaald door een uitvoeringsbesluit (opleidingsthematieken, termijnen, inschrijvingskosten, erkenning, enz.).

Het erkenningsprincipe is gebaseerd op een systeem dat al bestaat voor de medische en psychologische examens. Het zal de ontwikkeling mogelijk maken van een open maar gereguleerde markt die de kwaliteit van de opleiding garandeert, met een plafond voor de prijzen. Een dergelijke formule heeft dus het voordeel dat er doeltreffender en passender maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid worden voorgesteld.

La formation proposée ne sera pas clôturée par un test certificatif. En effet, imposer un test risque de focaliser les participants sur la réussite de celui-ci au détriment du travail de réflexion et de perturber le processus de motivation au changement. Associer une démarche évaluative à la sensibilisation entraverait le bon fonctionnement du groupe de participants et parasiterait la confiance à l'égard du formateur. Par contre, les mesures d'exécution prévoient une série de conditions à respecter par le candidat pour que sa participation à la formation soit valable, au rang desquelles l'obligation de suivre toutes les séances avec le même groupe et sa participation active. Il ressort par ailleurs des expériences accumulées qu'il est pratiquement impossible pour un participant de ne pas s'impliquer activement dans la démarche, compte tenu de la manière dont ces formations seront organisées et encadrées.

Commentaires article par article

Article 1^{er}. – Cet article ne nécessite pas d'explication.

Art. 2. – Le présent projet de loi introduit le principe de la formation de réintégration qui sera imposée soit d'office en remplacement des examens théorique et pratique ou en complément de ceux-ci (ex. art. 38, § 2), soit sur décision du juge lorsque les épreuves de réintégration ont un caractère facultatif (par exemple par la combinaison des dispositions de l'article 38, § 1^{er} et 3). En vertu de l'article 23, une personne ne peut demander un permis de conduire sans avoir rempli l'ensemble des conditions de réintégration, en ce compris la formation, qui lui auraient été imposées préalablement.

Art. 3. – Le § 4, de l'article 29 intègre la modification relative à la formation de réintégration parmi les conditions pouvant donner lieu à une diminution du montant de l'amende, à due concurrence des frais payés, par le juge.

Art. 4. – Cette disposition vise à rajouter la formation de réintégration en supplément ou en remplacement des examens théorique et

De voorgestelde opleiding eindigt niet met een certificeringstest. Het opleggen van een test dreigt de deelnemers te doen focussen op het slagen voor de test ten koste van het bezinningswerk en verstoort het proces van motivatie voor verandering. Het koppelen van een evaluatief luik aan de bewustmaking zou het soepel verloop van de deelnemersgroep belemmeren en het vertrouwen in de opleider ondermijnen. Aan de andere kant zullen de uitvoeringsmaatregelen een reeks voorwaarden bevatten waaraan de deelnemer moet voldoen om geldig aan de opleiding te kunnen deelnemen, waaronder de verplichting om alle sessies met dezelfde groep bij te wonen en hun actieve deelname. De ervaring heeft ook geleerd dat het vrijwel onmogelijk is voor een deelnemer om niet actief bij het proces betrokken te raken, gezien de manier waarop de opleidingen worden georganiseerd en begeleid.

Commentaar artikel per artikel

Artikel 1. – Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 2. – Het voorliggende wetsontwerp voert het beginsel van de herstelopleiding in, die hetzij automatisch zal worden opgelegd ter vervanging van het theoretisch en praktisch examen of ter aanvulling ervan (bv. artikel 38, § 2), hetzij bij beslissing van de rechter wanneer de herstelproeven een facultatief karakter hebben (bv. door de combinatie van de bepalingen van artikel 38, § 1 en § 3). Krachtens artikel 23 mag een persoon geen rijbewijs aanvragen zonder te hebben voldaan aan alle herstelvoorwaarden, inclusief opleiding, die eerder zouden zijn opgelegd.

Art. 3. – In § 4 van artikel 29 wordt de herstelopleiding opgenomen als een van de voorwaarden die aanleiding kunnen geven tot een verlaging van het bedrag van de geldboete, tot het bedrag van de betaalde kosten, door de rechter.

Art. 4. – Het doel van deze bepaling is om een herstelopleiding toe te voegen naast of in plaats

pratique en cas de condamnation à une déchéance pour délit de fuite consécutif à un accident avec tué(s) ou blessé(s).

Art. 5. - Dans le § 2, 2bis, 5, 6, 7 et 8, de l'article 38, la formation est inscrite en remplacement ou en complément des examens théorique et pratique.

Le § 3, qui prévoyait déjà le principe d'une formation, sans qu'elle n'ait jusqu'à présent pu être mise en œuvre, est maintenu dans sa rédaction. Le présent projet de loi entend concrétiser cette mesure en liant la formation aux examens théorique et pratique, soit qu'elle les remplace, soit qu'elle les complète.

Art. 6 et 7. – Ces modifications prennent en compte le remplacement ou le complément des examens théorique et pratique par la formation visée au nouvel article 38, § 3.

Art. 8. – Pour le lieu de dépôt du permis de conduire, il n'est plus fait explicitement référence au greffe mais il est renvoyé à l'article 57 qui lui-même confie au Roi le soin de régler les modalités de restitution du permis de conduire. Il sera ainsi possible d'organiser des modalités de restitution plus pratiques et efficaces et de soulager le personnel des greffes de cette tâche.

Art. 9. – La disposition finale précise que le Roi déterminera la date d'entrée en vigueur de la présente loi. De cette manière, la date d'entrée en vigueur pourra être ajustée en fonction de la disponibilité effective d'une capacité suffisante d'offre de formation.

van het theoretische en het praktische examen in het geval van een veroordeling voor een vluchtmisdrijf na een ongeval waarbij een of meer personen werden gedood of gewond.

Art. 5. – In § 2, 2bis, 5, 6, 7 en 8 van artikel 38 wordt de opleiding genoemd als vervanging of aanvulling voor de theoretische en praktische herstelexamens.

Het § 3, dat reeds voorzag in het beginsel van de opleiding, maar dat nog niet is geïmplementeerd, is in zijn huidige formulering gehandhaafd. Het voorliggende wetsvoorstel beoogt deze maatregel te concretiseren door de opleiding te koppelen aan de theoretische en praktische examens, door deze te vervangen of aan te vullen.

Art. 6 en 7. – Deze wijzigingen houden rekening met de vervanging van het theoretische en het praktische examen of de aanvulling ervan met de opleiding bedoeld in het nieuwe artikel 38, § 3.

Art. 8. – Voor de plaats van afgifte van het rijbewijs wordt niet langer uitdrukkelijk verwezen naar de griffie, maar naar artikel 57, dat zelf de Koning belast met het regelen van de procedures voor de teruggave van het rijbewijs. Hierdoor kunnen meer praktische en efficiënte teruggaveprocedures worden georganiseerd en kan het personeel van de griffie van deze taak worden ontlast.

Art. 9. – De slotbepaling preciseert dat de Koning de datum van inwerkingtreding van deze wet zal bepalen. Op deze manier kan de datum van inwerkingtreding worden aangepast aan de daadwerkelijke beschikbaarheid van een afdoend opleidingsaanbod.

Le Ministre de la Mobilité,



Georges GILKINET

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Justice,

Paul VAN TIGCHELT

De Minister van Justitie,