

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 oktober 2000

WETSVOORSTEL

tot hervorming van de rijopleiding

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 octobre 2000

PROPOSITION DE LOI

réformant la formation à la conduite

(déposée par M. Jos Ansoms)

SAMENVATTING

Eén van de factoren die de verkeersonveiligheid in de hand werken, is de onervarenheid van jonge autobestuurders, aldus de indiener. Hij stelt daarom voor de rijopleiding te hervormen. Zo zou de Koning de bevoegdheid krijgen beperkingen op te leggen aan bestuurders gedurende twee jaren die volgen op het behalen van hun rijbewijs. Voorts zouden deze bestuurders tijdens deze periode een bijscholing moeten volgen in een erkende instelling. Om de kosten van de voorgestelde maatregelen te doen dalen, stelt hij eveneens voor dat de Koning maximumtarieven zou mogen bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing, dat 80% van de kosten van de opleiding, de bijscholing en de examenkosten in de personenbelasting zouden mogen afgetrokken worden van het netto-inkomen en dat het BTW-tarief van deze diensten zou verlaagd worden tot 6%.

RÉSUMÉ

L'auteur estime que l'un des facteurs qui favorisent l'insécurité routière est l'inexpérience des jeunes automobilistes. Aussi propose-t-il de réformer la formation à la conduite. C'est ainsi que le Roi serait habilité à imposer des restrictions aux conducteurs pendant les deux années qui suivent l'obtention du permis de conduire. Ces conducteurs devraient en outre suivre, au cours de cette période, des cours de perfectionnement dans un établissement agréé. Afin de réduire le coût des mesures proposées, l'auteur propose également que le Roi puisse fixer les tarifs maximums applicables pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement, que 80% du coût de la formation et des cours de perfectionnement ainsi que des frais d'examen puissent être déduits du revenu net dans le cadre de l'impôt des personnes physiques et que le taux de TVA afférent à ces services soit ramené à 6%.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000 : Parlementair document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer

QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif

QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De verkeersonveiligheid is in de praktijk veelal het gevolg van een kluwen van factoren : het gedrag en de fysische en psychische toestand van de bestuurder, de staat van het voertuig, de inrichting van de weg, de klimatologische omstandigheden enz. staan permanent in interactie met elkaar. Een adequaat verkeersveiligheidsbeleid werkt permanent in op al deze factoren.

Een niet te onderschatten factor van verkeers-(on)veiligheid is de rijvaardigheid (of het gebrek daaraan) van de jonge bestuurders. De leeftijdsgroep van jongeren van 18 tot 24 jaar vertegenwoordigt 11 % van de autorijdende bevolking, maar in 1998 was het aandeel van deze bevolkingsgroep in de totaliteit van de overleden autobestuurders niet minder dan 23 %, tegenover 24 % bij de zwaargewonde bestuurders ¹. En dat is geen specifiek verschijnsel voor ons land : overal in Europa nemen we dezelfde tendens, zij het misschien wat minder uitgesproken, waar. Verkeersdeskundigen stellen in dat verband dat jongeren grotere risico's nemen (bv. snelheid en alcohol), terwijl ze nog een gebrek aan rijervaring hebben.

Opmerkenswaardig is bovendien dat in dezelfde leeftijdscategorie ook het aantal dode en zwaargewonde passagiers zeer hoog ligt : in 1998 vertegenwoordigen zij 27 % van het totaal aantal dode en 25 % van het totaal aantal zwaargewonde passagiers ². De verklaring hiervoor is dat deze passagiers zeer veel meerijden met hun leeftijdsgenoten, bv. in het uitgaansleven. Zij zijn dus veelal het slachtoffer van de risico's en de onervarenheid achter het stuur van hun leeftijdsgenoten.

Op deze statistische gegevens willen wij een element van antwoord geven door de rijopleiding te hervormen. Daarom wensen wij in de wet volgende elementen in te voeren :

1. Er wordt een opvolgingsperiode van twee jaar ingevoerd na het behalen van het rijbewijs. Tijdens deze periode gelden een aantal beperkingen, die bij konink-

¹ Eigen berekening op basis van de statistische gegevens in het jaarverslag 1998 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Dit is geen specifiek verschijnsel in 1998 : dezelfde verhoudingen zijn terug te vinden in de jaarverslagen die 1998 voorafgingen.

² Eigen berekening op basis van de statistische gegevens in het jaarverslag 1998 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Ook hier gaat het niet om een specifiek verschijnsel van 1998.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'insécurité routière est, dans la pratique, souvent liée à une multiplicité de facteurs : il y a une interaction permanente entre le comportement et la condition physique et psychique du conducteur, l'état du véhicule, l'aménagement de la route, les conditions atmosphériques, etc. Une politique appropriée en matière de sécurité routière influe sur l'ensemble de ces facteurs.

Un facteur non négligeable de sécurité (ou d'insécurité) routière est l'aptitude (ou l'inaptitude) à la conduite des jeunes conducteurs. Alors que les jeunes de 18 à 24 ans représentent 11% des automobilistes, 23% des automobilistes décédés et 24% des automobilistes grièvement blessés appartenaient, en 1998, à ce groupe de la population¹. Ce phénomène n'est pas propre à notre pays : la même tendance, peut-être un peu moins marquée, s'observe partout en Europe. Les spécialistes de la circulation routière estiment à cet égard que les jeunes prennent davantage de risques (par exemple, vitesse et alcool), alors qu'ils manquent encore d'expérience de conduite.

Il est en outre frappant de constater que le nombre de passagers décédés ou gravement blessés est également très élevé pour cette catégorie d'âge : en 1998, 27% des passagers décédés et 25% des passagers gravement blessés appartenaient à cette catégorie d'âge². La raison en est que ces passagers accompagnent très souvent leurs camarades du même âge, par exemple dans les sorties. Ils sont donc souvent les victimes des risques pris par leurs camarades, inexpérimentés, derrière le volant.

Nous entendons apporter un élément de réponse à ces statistiques en réformant la formation à la conduite. Nous proposons dès lors d'insérer les éléments suivants dans la loi :

1. Une période de suivi de deux ans est instaurée après l'obtention du permis de conduire. Au cours de cette période, le jeune conducteur sera soumis à certai-

¹ Calcul personnel sur la base des données statistiques figurant dans le rapport annuel 1998 de l'Institut belge pour la sécurité routière. Le phénomène n'est pas propre à 1998 : les mêmes pourcentages se retrouvent dans les rapports annuels antérieurs à 1998.

² Calcul personnel sur la base des données statistiques figurant dans le rapport annuel 1998 de l'Institut belge pour la sécurité routière. Il ne s'agit pas non plus, en l'occurrence, d'un phénomène propre à 1998.

lijk besluit opgelegd kunnen worden. Wij denken bv. in dat verband aan beperkingen inzake het aantal passagiers dat vervoerd mag worden. De hierboven vermelde statistieken betreffende het aantal dode en zwaargewonde jonge passagiers tussen 18 en 24 jaar zijn één groot pleidooi om zo'n beperking in te voeren. Verder zou er eventueel gedacht kunnen worden aan een rijverbod tijdens deze opvolgingsperiode gedurende de weekeindnachten enz. Zo'n aanpak laat zich verantwoorden door het inzicht van verkeersveiligheidsdeskundigen die stellen dat het gebrek aan rijervaring de cocktail van alcohol, vermoeidheid, zelfoverschatting en overdreven snelheid nog een stuk gevaarlijker maakt. Tenslotte is ook een verlaging van het maximum toegelaten alcoholpromille tijdens deze opvolgingsperiode het overwegen waard.

2. Tijdens de opvolgingsperiode worden de jonge bestuurders nog verplicht tot het volgen van een bijscholing in instellingen die daartoe door de Koning worden erkend. Naast de rij scholen kunnen dit ook instellingen zijn die zich daarin hebben gespecialiseerd. Deze bijscholing heeft betrekking enerzijds op het wegwerken van fouten in de rijstijl, die nog niet tot automatismen zijn geworden en anderzijds op het aanleren van enkele defensieve technieken (zoals bv. de noodstop). Wat deze technieken betreft is het immers duidelijk dat de bestuurder liefst meerdere duizenden kilometers rijervaring moet hebben vooraleer in deze technieken bijgeschoold te worden. Indien de nieuwe bestuurder op het einde van de opvolgingsperiode geen attest kan voorleggen dat hij deze bijscholing heeft gevolgd, vervalt zijn rijbewijs. Als hij dan nog een voertuig bestuurt, rijdt hij zonder geldig rijbewijs, en zijn de overeenkomstige straffen deze waarin artikel 30, § 1, van de wegverkeerswet voorziet.

Wij zijn ons ervan bewust dat een opgelegde bijscholing de kosten van de rijopleiding de hoogte injaagt. Daarom willen wij meteen ook deze kosten op volgende wijze doen dalen :

- op de eerste plaats stellen wij voor om de hele rijopleiding (inclusief de bijscholing) in de erkende rij scholen of de bijscholing in andere door de Koning erkende instellingen, alsook de onkosten voor de examens fiscaal aftrekbaar te maken;

nes restrictions, qui pourront être imposées par arrêté royal. Nous songeons à cet égard, par exemple, à des restrictions concernant le nombre de passagers pouvant être transportés. Les statistiques précitées relatives au nombre de passagers entre 18 et 24 ans qui ont trouvé la mort ou ont été gravement blessés dans un accident de roulage plaident incontestablement pour l'instauration d'une telle restriction. On pourrait également envisager éventuellement une interdiction de conduire, au cours de cette période de suivi, pendant les nuits de week-end. Une telle mesure trouve sa justification dans la constatation à laquelle sont arrivés des spécialistes de la sécurité routière, à savoir que le manque d'expérience de conduite rend encore plus explosif le cocktail alcool/fatigue/surestimation de soi et vitesse excessive. Enfin, on pourrait également envisager de réduire le taux d'alcool maximum autorisé pendant cette période de suivi.

2. Pendant la période de suivi, les jeunes conducteurs seront encore obligés de suivre des cours de perfectionnement dans des établissements agréés à cet effet par le Roi. Outre les auto-écoles, il pourra aussi s'agir d'établissements qui se sont spécialisés dans ce domaine. Ces cours de perfectionnement ont pour but, d'une part, de désapprendre des comportements fautifs qui ne sont pas encore devenus des automatismes et, d'autre part, d'apprendre quelques techniques défensives (comme, par exemple, l'arrêt d'urgence). En ce qui concerne ces techniques, il est en effet préférable que le conducteur ait déjà parcouru plusieurs milliers de kilomètres avant de suivre des cours de perfectionnement pour les assimiler. Si le nouveau conducteur ne peut, au terme de la période de suivi, attester qu'il a suivi ces cours de perfectionnement, son permis de conduire sera caduc. S'il conduit encore un véhicule, ce sera sans permis valable et il sera passible des sanctions prévues à l'article 30, § 1^{er}, de la loi sur la police de la circulation routière.

Nous nous rendons bien compte que l'obligation de suivre des cours de perfectionnement fera augmenter considérablement le coût de la formation à la conduite. C'est la raison pour laquelle nous proposons aussi de réduire ces coûts de la manière suivante :

- nous proposons en premier lieu que les frais afférents à l'ensemble de la formation à la conduite (en ce compris les cours de perfectionnement) suivie dans les auto-écoles agréées ou aux cours de perfectionnement suivis dans d'autres établissements agréés par le Roi, ainsi que le coût des examens, soient fiscalement déductibles;

- op de tweede plaats willen wij een verlaging toestaan van de BTW-voet naar 6 % voor de kosten van de rijopleiding in erkende autorijscholen en de examens in de examencentra, alsook van de bijscholing die volgt op het behalen van het rijbewijs;

- de uitvoerende macht krijgt een wettelijk instrument om de tarieven in de hand te houden.

Het is niet de bedoeling om de bijscholing voor bezitters van het rijbewijs verplicht te maken. Maar indien zij vrijwillig zo'n bijscholing willen volgen, zijn ook de hierboven vermelde fiscale en tariefmaatregelen van kracht. Bovendien kunnen ook de verzekeringsondernemingen via een aanpassing van de verzekeringspremie, een positieve stimulans geven voor deze bijscholing.

Jos ANSOMS (CVP)

- nous préconisons en deuxième lieu de ramener le taux de TVA à 6% pour la formation à la conduite suivie dans des auto-écoles agréées, pour les examens passés dans les centres d'examens ainsi que pour les cours de perfectionnement qui font suite à l'obtention du permis de conduire;

- nous préconisons enfin de donner au pouvoir exécutif un instrument légal pour maîtriser les tarifs.

Il n'entre pas dans nos intentions d'obliger les titulaires du permis de conduire de suivre des cours de perfectionnement. Mais, s'ils souhaitent suivre de tels cours sur une base volontaire, ils bénéficieront aussi des mesures fiscales et des tarifs précités. De plus, en adaptant les primes d'assurance, les compagnies d'assurances pourraient, elles aussi, encourager les conducteurs à suivre ces cours de perfectionnement.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 23 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt een § 4 toegevoegd, luidende:

«§ 4. De Koning kan maximumtarieven bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rijsscholen en de instellingen als bedoeld in artikel 23*bis*».

Art. 3

In dezelfde wet wordt een artikel 23*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 23*bis*.—§ 1. De Koning bepaalt de beperkende regels, die gelden tijdens de periode van twee kalenderjaren, welke aanvangt op de dag waarop het rijbewijs behaald is.

§ 2. De persoon die zijn rijbewijs behaalt is tijdens de in § 1 bedoelde periode verplicht een bijscholing te volgen. De Koning bepaalt de voorwaarden en nadere regels waaraan deze bijscholing moet voldoen.

§ 3. Het rijbewijs van de bestuurder die op het einde van de in § 1 bepaalde periode de in § 2 bepaalde bijscholing niet heeft gevolgd, is niet geldig tot op het ogenblik dat het bewijs geleverd wordt dat aan deze verplichtingen werd voldaan.»

Art. 4

Artikel 104, eerste lid, 10°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, opgeheven bij de wet van 28 december 1992, wordt hersteld in de volgende lezing:

«10° 80 % van de uitgaven voor de rijopleiding of bijscholing in een erkende rijsschool of in een erkende instelling voor bijscholing, alsmede van de examenkosten voor het behalen van het rijbewijs.»

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

A l'article 23 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, il est ajouté un §4, libellé comme suit :

« §4. Le Roi peut fixer des tarifs maximums pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement dispensés dans les écoles de conduite agréées et les établissements qui sont visés à l'article 23*bis*. »

Art. 3

Un article 23*bis*, libellé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 23*bis*. — §1^{er}. Le Roi arrête les règles restrictives applicables au cours de la période de deux années civiles qui prend cours le jour de l'obtention du permis de conduire.

§2. La personne qui obtient son permis de conduire est tenue de suivre des cours de perfectionnement au cours de la période visée au §1^{er}. Le Roi fixe les conditions et les modalités auxquelles ces cours doivent satisfaire.

§3. Le permis de conduire du conducteur qui, au terme de la période visée au § 1^{er}, n'a pas suivi les cours de perfectionnement prévus au §2 n'est pas valable tant qu'il n'est pas établi qu'il a été satisfait à ces obligations. »

Art. 4

L'article 104, alinéa 1^{er}, 10°, du Code des impôts sur les revenus 1992, abrogé par la loi du 28 décembre 1992, est rétabli dans la rédaction suivante :

« 10° 80% des dépenses engagées pour l'apprentissage de la conduite ou le perfectionnement dans une école de conduite agréée ou un établissement de perfectionnement agréé ainsi que des frais d'examen engagés pour l'obtention du permis de conduire. ».

Art. 5

De bijlage, tabel A, rubriek XXV, van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven wordt aangevuld als volgt:

«De rijopleiding en de bijscholing als bedoeld in de artikelen 23 en 23*bis* van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer, alsmede de examenkosten voor het behalen van het rijbewijs.

De maatregel geldt tevens voor bijscholing die vrijwillig wordt gevolgd door bezitters van een rijbewijs.»

Art. 6

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij wordt bekend gemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

14 augustus 2000

Jos ANSOMS (CVP)
Jo VAN EETVELT (CVP)

Art. 5

L'annexe, tableau A, rubrique XXV, de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux est complétée comme suit :

« L'apprentissage de la conduite et le perfectionnement visés aux articles 23 et 23*bis* des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, ainsi que les frais d'examen engagés pour l'obtention du permis de conduire.

La mesure s'applique également au perfectionnement qui est suivi volontairement par les titulaires d'un permis de conduire. ».

Art. 6

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

14 août 2000