

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 janvier 2022

PROPOSITION DE LOI

**relative à l'actualisation de la réglementation
en matière d'interdiction des appareils
de communication électronique au volant**

**RAPPORT DES AUDITIONS
(ANNEXE)**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
**M. Wouters RASKIN ET
Mme Kim BUYST**

SOMMAIRE	Pages
Partie I: auditions	4
I. Exposé des invités.....	4
II. Questions et observations des membres.....	10
III. Réponses des invités.....	17
IV. Répliques des membres.....	23
V. Réponses complémentaires des invités.....	23
Partie II: présentations et communications.....	32
Partie III: avis écrits.....	41

Voir:

Doc 55 1776/ (2020/2021):

- 001: Proposition de loi de M. Van den Bergh, Mme Dierick et MM. Briers et Vandenbroucke.
- 002: Amendements.
- 003: Rapport de la première lecture.
- 004: Articles adoptés en première lecture.
- 005: Rapport de la deuxième lecture.
- 006: Texte adopté en deuxième lecture.
- 007: Texte adopté par la séance plénière et soumis à la sanction royale.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 januari 2022

WETSVOORSTEL

**wat het actualiseren van de regelgeving
inzake het verbod op elektronische
communicatietoestellen in het verkeer betreft**

**VERSLAG VAN DE HOORZITTINGEN
(BIJLAGE)**

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
**DE HEER Wouters RASKIN EN
MEVROUW Kim BUYST**

INHOUD	Blz.
Deel I: hoorzittingen	4
I. Uiteenzettingen van de genodigden.....	4
II. Vragen en opmerkingen van de leden.....	10
III. Antwoorden van de genodigden.....	17
IV. Replieken van de leden	23
V. Bijkomende antwoorden van de genodigden	23
Deel II: presentaties en mededelingen	32
Deel III: schriftelijke adviezen	41

Zie:

Doc 55 1776/ (2020/2021):

- 001: Wetsvoorstel van de heer Van den Bergh, mevrouw Dierick en de heren Briers en Vandenbroucke.
- 002: Amendementen.
- 003: Verslag van de eerste lezing.
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.
- 005: Verslag van de tweede lezing.
- 006: Tekst aangenomen in tweede lezing.
- 007: Tekst aangenomen door de plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd.

06221

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

A. — Titulaires / Vaste leden:

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

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^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 vertaald 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 (beigegekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 23 mars 2021, 29 juin 2021 et 16 novembre 2021 (DOC 55 1776/003).

Votre commission a également organisé des auditions, demandé des avis écrits et fait application de la procédure de coopération obligatoire dans le cadre de cette proposition de loi, ainsi qu'à l'occasion de l'examen des deux propositions de loi suivantes:

— la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (DOC 55 1234);

— de la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55 1722).

Au cours de sa réunion du 14 décembre 2021, votre commission a procédé, conformément à l'article 83 du Règlement, à une deuxième lecture des articles de la proposition de loi relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant adoptés en première lecture (DOC 55 1776/005).

Cette proposition de loi a été adoptée en séance plénière le 13 janvier 2022 (CRIV 55, PLEN 157).

Le présent rapport contient, dans sa partie I, l'analyse des auditions des 9 juin 2021 et 28 septembre 2021.

Les parties II et III contiennent respectivement les présentations et communications obtenues à l'occasion de ces auditions ainsi qu'une série d'avis écrits concernant essentiellement les deux autres propositions de loi évoqués plus haut.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 23 maart, 29 juni en 16 november 2021 (DOC 55 1776/003).

Uw commissie heeft ook hoorzittingen georganiseerd, schriftelijke adviezen gevraagd en toepassing gedaan van de procedure van samenwerking met de gewestregeringen in het kader van dit wetsvoorstel en tevens in het kader van de bespreking van volgende twee wetsvoorstellen:

— wetsvoorstel tot wijziging van de wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234);

— wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55 1722).

Tijdens de vergadering van 14 december 2021 is uw commissie, overeenkomstig artikel 83 van het Reglement, overgegaan tot een tweede lezing van de in eerste lezing aangenomen artikelen wat het wetsvoorstel wat het actualiseren van de regelgeving inzake het verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer betreft (DOC 55 1776/005).

Het bewuste wetsvoorstel werd tijdens de plenumvergadering van 13 januari 2022 aangenomen (CRIV 55, PLEN 157).

Dit verslag bevat in deel I de analyse van de hoorzittingen van 9 juni 2021 en 28 september 2021.

De delen II en III bevatten respectievelijk de presentaties en mededelingen die verkregen werden naar aanleiding van de hoorzittingen, alsook een aantal schriftelijke adviezen die hoofdzakelijk betrekking hebben op de twee andere voornoemde wetsvoorstellen.

PARTIE I: AUDITIONS

Rapport de l'audition du 9 juin 2021

Propositions de loi jointes:

— proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (DOC 55 1234/001);

— proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55 1722/001).

Audition de:

— M. Koen Gorissen et Mme Sarah Leeman (Organe de contrôle de l'information policière);

— M. Stijn Mannaert (Union royale des juges de paix et de police);

— M. Ivan Bruggeman (*Centrex*);

— M. Stijn Daniels (*Institut Vias*).

I. — EXPOSÉS DES INVITÉS

M. Koen Gorissen et Mme Sarah Leeman (Organe de contrôle de l'information policière) rappellent que l'Organe de contrôle agit, entre autres, en tant qu'autorité de protection des données pour la police intégrée.

Ils commentent leur avis.

L'Organe de contrôle a constaté dans ses avis que les propositions de loi ont pour finalité la constatation d'une infraction routière, qui figure dans la réglementation de la loi sur la circulation routière (LCR) et est donc exclue du régime applicable de la loi sur la fonction de police (LFP) sur la base de l'article 25/1, § 1^{er}, de cette loi.

DEEL I: HOORZITTINGEN

Verslag van de hoorzitting van 9 juni 2021

Samengevoegde wetsvoorstellen:

— Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234/001);

— wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55 1722/001).

Hoorzitting met:

— de heer Koen Gorissen en mevrouw Sarah Leeman (Controleorgaan op de politionele informatie).

— de heer Stijn Mannaert (Verbond van Vrede- en Politierechters);

— de heer Ivan Bruggeman (*Centrex*);

— de heer Stijn Daniels (*Vias institute*).

I. — UITEENZETTINGEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Koen Gorissen en mevrouw Sarah Leeman (Controleorgaan op de politionele informatie) herinneren eraan dat het Controleorgaan onder meer optreedt als gegevensbeschermingsautoriteit voor de geïntegreerde politie.

Zij lichten hun advies toe.

Het Controleorgaan stelde in zijn adviezen vast dat de wetsvoorstellen het vaststellen van een verkeersinbreuk tot doel hebben, wat in de regelgeving van de wegverkeerswet (WPW) vervat is en aldus op grond van artikel 25/1, § 1, van de wet op het politieambt (WPA) uitgesloten wordt van het toepasselijke regime van de wet op het politieambt.

En effet, l'article 25/1, § 1^{er} de la LFP est rédigé comme suit: "La présente section règle l'installation et l'utilisation de caméras de manière visible par les services de police. Les caméras dont les modalités d'installation et d'utilisation par les services de police sont réglées par ou en vertu d'une législation particulière ne sont pas visées par la présente section." Cette réalité soulève des questions quant à la relation entre l'article 62 de la LCR en lui-même et le régime de droit commun de l'utilisation de caméras par la police en vertu du titre II de la LPD, tel que précisé dans la LFP.

Les caméras/ appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié régis par la LCR ne relèvent donc pas, en principe, du régime de droit commun sur l'utilisation de caméras de la LFP. La LCR doit en effet être considérée comme une législation particulière (*lex specialis*) par rapport à la LFP. Toutefois, la LCR ne contient malheureusement pas de règles élaborées (au sens de la LFP) concernant l'utilisation de caméras.

Quelles caméras souhaite-t-on utiliser? Des radars? Ou bien les caméras ANPR, qui font l'objet d'une réglementation spécifique dans la LFP, avec un renvoi à l'article 62 de la LCR? Dans ce dernier cas, il faut cependant tenir compte du fait que les caméras ANPR sont principalement destinées à la reconnaissance des plaques d'immatriculation et que, selon la réglementation actuelle, elles ne peuvent pas être utilisées pour une identification unique (par reconnaissance faciale biométrique) du conducteur.

La LCR ne contient actuellement aucune disposition régissant la protection de la vie privée et des données. Le régime de protection de la vie privée et des données de la LPD et de la LFP n'a en effet vu le jour que longtemps après la LCR. Il est donc nécessaire de prévoir dans (l'article 62 de) la LCR un régime élaboré au sujet des obligations visées au Titre II de la LPD à respecter dans le cadre de l'utilisation d'un tel système de caméras.

Le Titre II de la LPD repose sur le motif plus large de la protection des données, qui est également prévu dans d'autres réglementations transversales. La réglementation européenne en matière de protection de la vie privée, à savoir l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) et l'article 6.3 du Règlement général sur la protection des données (RGPD), lue conjointement avec l'article 22 de la Constitution belge, stipule qu'une norme juridique comme (l'article 62 de) la LCR doit indiquer/définir les circonstances et les conditions dans lesquelles un traitement de données est autorisé. Par ailleurs, les éléments essentiels de ce traitement doivent y être arrêtés. Des éléments considérés comme essentiels sont: la (les) finalité(s) précise(s) du traitement, les opérations de traitement requises pour atteindre ces

Artikel 25/1, § 1, WPA luidt immers als volgt: "Deze afdeling regelt de plaatsing en het gebruik van camera's op zichtbare wijze door de politiediensten. De camera's waarvan de modaliteiten voor plaatsing en gebruik door de politiediensten worden geregeld door of krachtens een bijzondere wetgeving worden niet beoogd door deze afdeling". In dergelijk geval rijzen er vragen over de verhouding tussen artikel 62 WPW op zich en de gemeenrechtelijke regeling betreffende het politioneel cameragebruik uit hoofde van Titel II WGB zoals verder uitgewerkt in de WPA.

De camera's/onbemande automatische toestellen geregeld door de WPW vallen aldus in principe niet onder de gemeenrechtelijke cameraregeling van de WPA. De WPW moet immers worden opgevat als een bijzondere regeling (*lex specialis*) ten aanzien van de WPA. De WPW bevat echter helaas geen uitgeschreven (in de zin van de WPA) regels met betrekking tot het gebruik van camera's.

Welke camera's wil men gebruiken? Flitscamera's? Of de ANPR camera's, waarvoor in een specifieke regeling is voorzien in de WPA, met een verwijzing naar artikel 62 WPW? In dit laatste geval dient men er wel mee rekening te houden dat de ANPR-camera's primordiaal bedoeld zijn voor nummerplaatherkenning en in de huidige regelgeving niet kunnen worden gebruikt voor een unieke identificatie (aan de hand van biometrische gezichtsherkenning) van de bestuurder.

De WPW bevat momenteel geen enkele bepaling met betrekking tot de privacy en de gegevensbescherming. De privacy – en gegevensbeschermingsregeling van de WGB en de WPA is immers pas ontstaan nadat de WPW al even bestond. Een uitgeschreven regeling in (artikel 62 van) de WPW inzake de verplichtingen vervat in Titel II WGB bij het hanteren van dergelijk camerasysteem is derhalve noodzakelijk.

Titel II WGB is gebaseerd op de bredere gegevensbeschermingsratio die eveneens in andere transversale regelgeving vervat is. De Europese privacyregelgeving, met name artikel 8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) en artikel 6.3 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), samen gelezen met artikel 22 van de Belgische Grondwet, stellen dat een formele rechtsnorm zoals (artikel 62 van) de WPW de omstandigheden en voorwaarden dient aan te geven/uit te werken waarin een gegevensverwerking toegestaan is. Voorts dienen de essentiële elementen van die verwerking daarin te worden vastgesteld. Elementen die als essentieel worden beschouwd, zijn: de of het precieze doeleinde(n) van de verwerking, de

finalités, l'identité du ou des responsables du traitement, les catégories de données traitées, les délais de conservation, les (catégories de) personnes concernées (dont les données sont traitées), les (catégories de) destinataires à qui les données sont communiquées ainsi que les circonstances dans lesquelles elles le sont, et enfin les mesures à prendre afin de garantir un traitement licite et correct de ces données à caractère personnel et les éventuelles restrictions de certains droits/obligations visé(e)s aux articles 5, 12 à 22 et 34 du RGPD. *A fortiori*, ces éléments doivent être arrêtés lorsque le traitement des données implique une ingérence significative dans les droits et libertés des intéressés. Il est important que les traitements soient prévisibles et précis. Autrement dit, les personnes concernées doivent être en mesure de constater quand et dans quelles circonstances de tels traitements de leurs données sont autorisés.

Pour l'élaboration de ces éléments essentiels, on peut envisager de reprendre par analogie le régime prévu par la LFP pour l'utilisation de caméras ou d'insérer une référence explicite à la LFP ou aux articles pertinents de la LFP.

Le traitement entièrement automatisé consistant à recouper/associer des données à caractère personnel provenant de différentes sources traitement peut conduire à une décision s'assortissant de conséquences préjudiciables pour l'intéressé. Des données peuvent être communiquées ou sont accessibles à des tiers (indicateurs). Un tel élargissement doit être analysé par le biais d'une AIPD, ou DPIA en anglais (*cf.* art. 44/11/30*cties* de la LFP).

Dans l'état actuel de la législation, le comportement des personnes ne peut pas être traité/enregistré par des caméras ANPR dans une banque de données technique. L'identification de personnes par ces appareils n'est actuellement pas (encore) autorisée par la loi.

L'art. 44/11/30*cties* de la loi sur la fonction de police dispose que: "*Les banques de données techniques créées suite à l'utilisation de caméras intelligentes de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation* (la finalité primaire est donc la reconnaissance de plaques d'immatriculation et ne peut aller plus loin) *ou de systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation contiennent les données suivantes, si elles apparaissent sur les images des caméras:*

1° la date, le moment et l'endroit précis du passage de la plaque d'immatriculation, 2° les caractéristiques

nodige verwerkingsverrichtingen om deze doeleinden te bereiken, de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke(n), de categorieën van verwerkte gegevens, de bewaartermijnen, de (categorieën van) betrokkenen (van wie de gegevens worden verwerkt), de (categorieën van) ontvangers aan wie de gegevens worden meegedeeld, evenals de omstandigheden waarin ze worden meegedeeld, alsook de te nemen maatregelen met het oog op het waarborgen van een rechtmatige en behoorlijke verwerking van die persoonsgegevens en de mogelijke beperkingen van bepaalde rechten/verplichtingen vermeld in de artikelen 5, 12 tot 22 en 34 AVG. *A fortiori* dienen deze elementen te worden vastgesteld wanneer de verwerking van gegevens een significante inmenging betekent in de rechten en vrijheden van betrokkenen. Van belang is dat de verwerkingen voorspelbaar en nauwkeurig zijn. De betrokkenen dienen met andere woorden te kunnen vaststellen wanneer en in welke omstandigheden dergelijke verwerkingen van hun gegevens toegelaten zijn.

Voor de uitwerking van deze essentiële elementen kan de regeling in de WPA over cameragebruik naar analogie worden overgenomen of kan er een uitdrukkelijke verwijzing naar de (relevante artikelen van de) WPA worden ingevoegd.

De volledig geautomatiseerde verwerking, kruising/koppeling van persoonsgegevens afkomstig uit verschillende bronnen kan leiden tot een beslissing met negatieve gevolgen voor de betrokkene, gegevens kunnen worden meegedeeld of zijn toegankelijk voor een derde (*red flags*). Dergelijke verruiming dient te worden geanalyseerd door middel van DPIA (*cf.* artikel 44/11/30*cties* WPA).

De huidige stand van de wetgeving laat het niet toe het gedrag van personen door ANPR-camera's te laten verwerken/opnemen in een technische gegevensbank. Identificatie van personen kan nu wettelijk gezien (nog) niet met deze toestellen.

Artikel 44/44/30*cties* WPA: "De technische gegevensbanken die werden gecreëerd naar aanleiding van het gebruik van intelligente camera's voor de automatische nummerplaatherkenning (primaire finaliteit is aldus nummerplaatherkenning en kan niet verdergaan) of van intelligente systemen voor de automatische nummerplaatherkenning bevatten de volgende gegevens, indien zij verschijnen op de beelden van de camera's:

1° de datum, het tijdstip en de precieze plaats van langsrijden van de nummerplaat; 2° de kenmerken van

du véhicule lié à cette plaque, 3° une photo de la plaque d'immatriculation à l'avant du véhicule et le cas échéant, à l'arrière, 4° une photo du véhicule,

5° le cas échéant, une photo du conducteur et des passagers, 6° les données de journalisation des traitements.”.

Actuellement, aucun traitement biométrique des données relatives au conducteur et/ou au passager, qui pourrait être utile pour une identification unique, n'est possible et, par conséquent, aucun comportement (ou certaines infractions) tel que l'utilisation du GSM au volant ne peut être associé au conducteur.

Il incombe au législateur d'étendre ou non la valeur probante particulière d'une constatation faite par un appareil automatique fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié à d'autres infractions à la loi relative à la police de la circulation routière, mais il convient de préciser la méthodologie (quelle technologie, quels algorithmes, quels processus de traitement, etc.).

En résumé: l'AIPD est nécessaire dans l'optique d'une telle extension après, s'il y a lieu, une modification du cadre légal. En particulier si des données biométriques/la reconnaissance faciale sont utilisées, des dispositions spécifiques supplémentaires concernant les données biométriques et leur traitement dans le cadre du titre II du CTA (soit dans la loi sur la circulation routière, soit dans la loi sur la fonction de police) sont nécessaires. Si l'on a recours à l'IA, les modalités doivent être clairement expliquées (que fait exactement l'IA lorsqu'elle est utilisée? Dans quel but? Comment cela fonctionne-t-il exactement? Etc.).

L'exposé de *M. Stijn Mannaert (Union royale des juges de paix et de police)* se présente comme suit.

L'URJPP approuve toute proposition qui contribue à la sécurité routière.

Les membres de l'Union de façon générale et les membres juges de police en particulier se préoccupent en effet tout particulièrement de la sécurité routière. Ils sont quotidiennement confrontés, lors des audiences pénales (mais aussi lors des audiences civiles), aux effets souvent dévastateurs des accidents de la route.

Il y a trois propositions de loi qui visent l'utilisation du GSM au volant.

La première (DOC 55 1776/001) vise à étendre le champ d'application et porte sur une modification de l'article 8.4 du Code de la route.

het voertuig dat verbonden is aan deze nummerplaat; 3° een foto van de nummerplaat aan de voorkant van het voertuig en in voorkomend geval, aan de achterkant, 4° een foto van het voertuig;

5° in voorkomend geval, een foto van de bestuurder en van de passagiers; 6° de logginggegevens van de verwerkingen.”

Momenteel is geen biometrische verwerking van gegevens mogelijk omtrent de bestuurder en/of passagier die dienstig zouden kunnen zijn voor een unieke identificatie, waardoor men ook geen gedragingen (of bepaalde inbreuken) zoals het gebruik van de gsm achter het stuur kan koppelen aan de bestuurder.

Het komt de wetgever toe de bijzondere bewijswaarde van een vaststelling door een onbemand automatisch toestel al dan niet uit te breiden naar andere inbreuken op de WPW, maar er dient wel duidelijkheid te zijn hoe (welke technologie, algoritmes, verwerkingsprocessen enzovoort).

Samenvattend: DPIA is nodig voor dergelijke verruiming nadat, indien nodig, ook het wettelijk kader is aangepast. Zeker indien met biometrische gegeven/gezichtsherkenning zou worden gewerkt, zijn bijkomende specifieke bepalingen inzake biometrische gegevens en verwerkingen uit hoofde van titel II WGB (hetzij in WPW, hetzij in WPA) nodig. Indien met AI zal worden gewerkt, dienen de nadere regels ter zake duidelijk te worden toegelicht (wat doet de AI precies bij gebruik? Waarop is het gericht? Hoe werkt het precies, enzovoort).

De uiteenzetting van de heer *Stijn Mannaert (Verbond van Vrede- en Politie-rechters)* volgt hierna.

Elk voorstel dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid, verdient steun vanwege het KVVV.

De leden van het verbond in het algemeen en de leden-politie-rechters in het bijzonder zijn uiteraard begaan met de verkeersveiligheid. Zij worden immers dagelijks tijdens strafzittingen (maar ook tijdens burgerlijke zittingen) geconfronteerd met de vaak verwoestende gevolgen van verkeersongevallen.

In deze liggen drie wetsvoorstellen voor die het GSM-gebruik achter het stuur viseren.

Eén voorstel beoogt het toepassingsgebied uit te breiden (DOC 55 1776/001) en betreft een wijziging van art. 8.4 Wegcode.

Actuellement, l'article 8.4 du Code de la route interdit aux conducteurs de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main dans tout véhicule qui n'est pas à l'arrêt ou en stationnement.

Selon les auteurs de la proposition, cette formulation n'est pas adaptée à la réalité actuelle: d'une part, d'autres appareils que les téléphones portables représentent également un risque au volant; d'autre part, le fait de tenir ces appareils contre l'oreille a également un impact négatif sur la conduite.

Cette proposition prévoit d'incriminer le simple fait de tenir en main des appareils électroniques dotés d'un écran en conduisant. Étant donné que de telles infractions mettent de surcroît en danger la sécurité des personnes, il est proposé de les classer dorénavant parmi les infractions du troisième degré.

Les deux autres propositions de loi concernent la force probante des constatations relatives à l'utilisation du GSM, plus particulièrement au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

La proposition DOC 55 1234/001 vise à abroger la procédure actuelle (par arrêté royal délibéré en conseil des ministres).

En raison des évolutions technologiques permanentes, l'arrêté royal en question doit sans arrêt être adapté, estime l'auteur de cette proposition.

Cette proposition de loi abroge dès lors l'obligation d'inscrire, dans un arrêté royal, les infractions ayant force probante particulière.

La proposition de loi DOC 55 1722/001 vise à étendre l'arrêté royal du 18 décembre 2002, qui dresse une liste des infractions au Code de la route qui peuvent être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement, en l'absence d'un agent qualifié, et qui ont une force probante particulière, à l'utilisation du GSM au volant.

Il n'appartient pas à l'URJPP de donner au législateur des directives concernant la rédaction d'un texte de loi ni de lui indiquer, dans cette problématique, s'il convient d'élargir la liste de l'arrêté royal ou s'il faut abroger la procédure actuellement en vigueur (par arrêté royal délibéré en conseil des ministres).

Il serait cependant préférable d'actualiser la terminologie actuellement en vigueur et de la conformer, sur le plan linguistique, aux progrès technologiques en matière de communication mobile.

Momenteel verbiedt artikel 8.4. van de Wegcode het gebruik door bestuurders van een draagbare telefoon die in de hand wordt gehouden voor zover het voertuig niet stilstaat of geparkeerd is.

Deze formulering is volgens de indieners van het wetsvoorstel niet aangepast aan de huidige realiteit: enerzijds vormen andere toestellen dan draagbare telefoons eveneens een risico in het verkeer, anderzijds is er ook een negatieve impact op het rijgedrag als die apparaten tegen het hoofd geklemd worden.

In dit wetsvoorstel wordt elk vasthouden van elektronische apparaten met een scherm tijdens het rijden strafbaar gesteld. Omdat dergelijke inbreuken bovendien de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen, wordt voorgesteld om ze voortaan te categoriseren als overtredingen van de derde graad.

Twee andere wetsvoorstellen hebben betrekking op de bewijswaarde van de vaststellingen mbt. dit GSM-gebruik, meer in het bijzonder de vaststelling door middel van onbemand werkende automatische toestellen.

Het voorstel DOC 55 1234/001 beoogt de huidige werkwijze (bij in ministerraad overlegd KB) af te schaffen.

De continu voortschrijdende technologische evolutie noopt ertoe dat het KB in kwestie voortdurend moet worden aangepast aldus de indiener.

Het wetsvoorstel heft daarom de verplichting op om de overtredingen met bijzondere bewijswaarde in een KB op te nemen.

Het voorstel DOC 55 1722/001 wenst het KB van 18 december 2002 dat een oplijsting maakt van de overtredingen op de wegcode die vastgesteld kunnen worden door automatisch werkende toestellen en bijzondere bewijswaarde hebben, uit te breiden met het rijden met een GSM.

Het komt aan het KVVP in het geheel niet toe de wetgever richtlijnen te geven inzake de redactie van een wettekst en evenmin of in deze de lijst van het KB dient uitgebreid dan wel de thans geldende werkwijze (bij in ministerraad overlegd KB) dient verlaten.

Het verdient evenwel de voorkeur om de thans geldende terminologie te actualiseren en deze taalkundig te doen sporen met de technologische vooruitgang op vlak van mobiele communicatie.

L'expérience du terrain permet également de faire les suggestions/réflexions suivantes:

— l'actuelle fourchette de peines offre suffisamment de latitude aux juges de police pour remplir leur rôle, c'est-à-dire rendre un jugement équilibré: la fourchette des peines est suffisamment large pour être répressif si nécessaire et clément quand il faut.

L'interdiction de conduire est facultative: à ce niveau-là aussi il y a de la marge.

S'il existe des preuves scientifiques de la relation entre l'utilisation du GSM et la mise en danger directe de la sécurité des personnes, il pourrait être approprié (à la lumière de la catégorisation des infractions routières) de classer cette infraction comme une infraction de troisième catégorie plutôt que de deuxième catégorie.

— Ce sont, en moyenne, entre 50 et 70 affaires qui sont traitées à chaque audience pénale, ce qui signifie qu'il n'y a pas de temps à perdre (ce qui rend un "travail à la chaîne" presque inévitable).

Les discussions d'ordre légistique (le cas échéant en ce qui concerne l'art. 62 de la loi sur la circulation routière à propos des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié) impliquent dès lors une interruption. On les évitera dans la mesure du possible (principe *lex certa* et interdiction d'interprétation analogue en droit pénal).

— en matière de contrôle et de sanction on peut également relever la possibilité de confiscation (application de l'art. 42 du Code pénal juncto l'art. 100 du Code pénal)

L'URJPP rend un avis positif mais demande que l'on procède à une analyse plus approfondie de l'impact de ces propositions en relation avec l'article 62 de la loi sur la circulation routière.

Pour l'exposé de M. *Ivan Bruggeman (Centrex)*, il est renvoyé à la présentation de l'orateur, ainsi qu'au rapport numérique de la réunion du 9 juin 2021 sur le site web de la Chambre des représentants (cf. <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U1839>).

Pour l'exposé de M. *Stijn Daniels (Institut Vias)*, il est renvoyé au texte que les membres ont reçu et à la présentation de l'orateur, ainsi qu'au rapport numérique de la réunion du 9 juin 2021 sur le site web de la Chambre des représentants (cf. <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U1839>).

Vanuit de praktijk kunnen tevens volgende suggesties/bedenkingen aangereikt worden:

— de huidige strafvork biedt voldoende ruimte aan de politierechters om hun rol te laten vervullen, dwz. een evenwichtig oordeel te vellen: de strafvork is voldoende ruim om waar nodig repressief te zijn en waar nodig mild.

Een rijverbod is facultatief: dus ook op dat vlak is er marge.

Indien er wetenschappelijke evidentie is inzake de relatie tussen GSM-gebruik en het rechtstreeks in gevaar brengen van de veiligheid van personen, kan het aangewezen zijn (in het licht van de categorisering van de verkeersovertredingen) deze overtreding niet langer als een overtreding van de tweede categorie te kwalificeren maar wel als één van de derde categorie.

— gemiddeld worden tussen de 50 en 70 zaken op een strafzitting behandeld, wat dus betekent dat er moet doorgewerkt worden (zodat bandwerk nagenoeg onvermijdelijk is).

Wetstechnische discussies (desgevallend mbt. art. 62 Wegverkeerswet wat betreft de regelgeving rond onbemand werkende automatische toestellen) impliceren derhalve een oponthoud. Zij worden best zoveel als mogelijk vermeden (*lex certa*-beginsel en verbod van analoge interpretatie in het strafrecht).

— Qua handhaving én bestraffing kan tevens gewezen worden op de mogelijkheid tot verbeurdverklaring (toepassing van art. 42 SWB juncto art. 100 SWB).

Het KVVP adviseert positief, doch verzoekt om de impact van één en ander in relatie tot art. 62 Wegverkeerswet grondiger te analyseren.

Voor de uiteenzetting van de heer *Ivan Bruggeman (Centrex)* wordt verwezen naar de presentatie van de spreker, alsook naar het digitale verslag van de vergadering op 9 juni 2021 op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers (cf. <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U1839>).

Voor de uiteenzetting van de heer *Stijn Daniels (Vias institute)* wordt verwezen naar de tekst die de leden hebben ontvangen en de presentatie van de spreker, alsook naar het digitale verslag van de vergadering op 9 juni 2021 op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers (cf. <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U1839>).

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Wouter Raskin (N-VA) rappelle que son groupe est pour ces initiatives qui garantissent plus de sécurité routière. Il reste convaincu de l'impact de la communication électronique sur la conduite et qu'il faut augmenter les chances de constater le flagrant délit. Comme l'ont suggéré plusieurs invités, l'orateur souligne l'importance de la sécurité juridique et la protection de la vie privée. Il faut chercher un équilibre entre les deux. Il s'agit d'un vrai défi afin d'incorporer la technicité de la problématique dans une proposition de loi. Celle-ci doit être simple et compréhensible pour le citoyen, mais aussi pour les autorités. L'orateur signale également que la loi en vigueur n'a pas suivi le pas des évolutions technologiques.

Par la suite, l'intervenant revient sur l'avis du Collège des procureurs généraux, qui propose d'inclure sur une liste séparée par arrêté royal toute nouvelle catégorie d'infractions susceptibles d'être constatées par des caméras en l'absence d'un agent qualifié (et bénéficiant de la force probante). L'article 62 de la loi sur la circulation routière pourrait avoir un mécanisme d'homologation pour la procédure et le logiciel des caméras. Il demande si cette vision est partagée par les invités. Le Collège des procureurs généraux craint donc pour l'adaptation de la sécurité juridique et pour la présomption d'innocence.

Pour terminer, M. Raskin demande si le fait de remplacer le terme "appareil avec écran" par "appareil de communication" couvrira l'ensemble des appareils électroniques comme les tablettes.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) rejoint les préoccupations de l'orateur précédent sur l'amélioration de la sécurité routière et la législation quant aux les évolutions technologiques. Le groupe écologiste affirme qu'il est utile d'avoir un travail en profondeur sur les 3 propositions de loi (DOC 55 1234/011, DOC 1722/011 et DOC 1770/001) qui sont la base des auditions. Ce travail est nécessaire pour mesurer les impacts de toutes les dimensions et trouver le meilleur équilibre possible quant à la proportionnalité de nouvelles mesures ou la protection des données. L'objectif final est donc de décourager les comportements dangereux.

L'orateur souligne plusieurs éléments qui ressortent des exposés:

- la nécessité d'une analyse "checks and balances" et d'impacts sur la protection des données;

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst erop dat zijn fractie voorstander is van die initiatieven, aangezien ze een betere verkeersveiligheid garanderen. Hij blijft erbij dat het voeren van elektronische communicatie achter het stuur een impact heeft op het rijgedrag en dat men de pakkans in dezen moet vergroten. Net als meerdere genodigde sprekers wijst hij in dit verband op het belang van de rechtszekerheid en van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het komt erop aan die twee aspecten in balans te brengen. Het is een hele uitdaging om de techniciteit van het vraagstuk in een wetsvoorstel te verwerken dat zowel voor de burger als voor de overheid eenvoudig en bevattelijk is. De spreker merkt eveneens op dat de huidige wet geen tred heeft gehouden met de technologische evolutie.

Vervolgens komt de heer Raskin terug op het advies van het College van procureurs-generaal, waarin wordt voorgesteld elke nieuwe categorie van inbreuken die door onbemande camera's (met bewijskracht) kunnen worden vastgesteld, op te nemen in een aparte lijst van een koninklijk besluit. Artikel 62 van de wegverkeerswet zou kunnen voorzien in een homologatieregeling voor de gebruiksprocedure en de software van de camera's. Hij wil weten of de sprekers zich in die visie kunnen vinden. Het College van procureurs-generaal vreest dus voor de aantasting van de rechtszekerheid en van het beginsel van het vermoeden van onschuld.

Tot slot vraagt de heer Raskin zich af of men door de vervanging van het begrip "apparaat met een scherm" door het begrip "communicatietoestel" alle elektronische toestellen (zoals tablets) zal bestrijken.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) schaaft zich achter het pleidooi van de vorige spreker voor meer verkeersveiligheid en voor wetgeving die is aangepast aan de technologische evolutie. De groene fractie benadrukt dat het nuttig is de drie wetsvoorstellen (DOC 55 1234/011, DOC 55 1722/011 en DOC 55 1770/001) die tijdens de hoorzittingen worden besproken, aan een grondig onderzoek te onderwerpen. Dergelijke werkzaamheden zijn nodig om de impact van alle deelaspecten ervan te meten en het best mogelijke evenwicht te vinden inzake de evenredigheid van nieuwe maatregelen en de gegevensbescherming. Het uiteindelijke doel moet er derhalve in bestaan risicogedrag te ontmoedigen.

De spreker wijst op diverse elementen die uit de uiteenzettingen naar voren zijn komen:

- de noodzaak van een analyse van de *checks and balances* en van de impact op de gegevensbescherming;

– la garantie à travers la révision de l'arrêté royal lorsque l'on souhaite insérer de nouvelles infractions;

– la nécessité d'une série de balises en matière de conservation des données et de l'utilisation des données des usagers;

– les questions que pose la généralisation possible des moyens de contrôle de la nouvelle technologie, la capacité à respecter la législation sur la protection des données et ainsi éviter les dérives de l'utilisation de ces données.

Concernant l'expérience pilote menée par VIAS, M. Parent se demande si la zone de tests était correctement indiquée aux automobilistes. Est-ce que d'autres pays qui luttent aussi contre l'utilisation du GSM ont opté pour une autre solution et avec quel résultat? Quel est le degré de détail des caméras utilisées? Le floutage a-t-il bien fonctionné? Quelles garanties dispose-t-on aujourd'hui concernant la disparition effective des données non problématiques. Y-a-t-il des retours d'expériences étrangères, comme les expériences faites aux Pays-Bas?

Le nombre d'infractions recensées par les tests de VIAS reste élevée. L'orateur se demande donc quel sont les attentes en termes d'effets positifs du système de contrôle par rapport à l'état de verbalisation actuelle. Au niveau des trois textes (DOC 55 1234/011, DOC 1722/011 et DOC 1770/001), quelle serait la préférence de la voie juridique suivie? Si toutes les infractions routières peuvent être contrôlées au moyen de nouvelles technologies comme prévu dans l'expérience pilote de VIAS, qu'en est-il finalement du système de filtrage d'images pour contrôler le GSM au volant: est-il opérant ou est-ce que l'agent en charge recevra toutes les images? Dans quelle mesure la technologie peut-elle être homologuée et répondre à cette préoccupation?

Concernant les trois propositions de lois (DOC 55 1234/011, DOC 1722/011 et DOC 1770/001) et la technologie, M. Parent souligne que l'organe de contrôle de l'information policière a émis d'autres avis et d'autres rapport au-delà de ces textes, notamment pour mesurer la capacité d'utilisation des caméras ANPR dans des zones de police. L'organe fait état des difficultés pour respecter la conformité de la législation sur la protection des données liées notamment au triangle: temps-budget-effectifs. Ce sont donc des débats qui doivent alimenter les réflexions au sein de cette commission pour pouvoir garantir cet équilibre entre la poursuite de comportements dangereux et le respect de la vie privée.

– het waarborgen van de rechtszekerheid bij de herziening van een koninklijk besluit wanneer men nieuwe inbreuken wil toevoegen;

– de nood aan een aantal bakens met betrekking tot het bewaren en het gebruik van de gebruikersgegevens;

– de vragen welke het mogelijke veralgemeende gebruik van controlemiddelen op basis van de nieuwe technologie oproept, het vermogen om de wetgeving inzake de gegevensbescherming na te leven en aldus het oneigenlijke gebruik van die gegevens te voorkomen.

Wat het proefproject van VIAS betreft, vraagt de heer Parent zich af of de bestuurders op een correcte manier op de testzone werden geattendeerd. Hebben andere landen die eveneens het gebruik van de gsm achter het stuur tegengaan, gekozen voor een andere aanpak? Zo ja, wat is het resultaat ervan? Hoe gedetailleerd zijn de beelden van de gebruikte camera's? Is men erin geslaagd de beelden wazig te maken? Welke garantie heeft men thans dat de gegevens die niet op problemen wijzen, daadwerkelijk worden vernietigd? Beschikken we over feedback over de ervaringen in het buitenland, (bijvoorbeeld Nederland)?

Het aantal inbreuken dat uit de tests van VIAS naar voren komt, blijft hoog. De spreker vraagt zich bijgevolg af welke positieve resultaten van dit controlesysteem worden verwacht in vergelijking met de huidige verbaliseringsmethode. Welke van de drie wetsvoorstellen (DOC 55 1234/011, DOC 55 1722/011 en DOC 55 1770/001) bevat de verkieslijke juridische aanpak? Indien alle verkeersovertredingen kunnen worden gecontroleerd aan de hand van nieuwe technologieën, zoals in het VIAS-proefproject, rijst de vraag hoe het dan moet met het uitfilteren van beelden om het gebruik van gsm's achter het stuur te controleren: zijn de beelden reeds gefilterd, of zal de bevoegde persoon alle beelden krijgen? In welke mate kan de technologie worden gehomologeerd en kan zij een antwoord bieden op die bekommerning?

Wat de drie wetsvoorstellen (DOC 55 1234/011, DOC 55 1722/011 en DOC 55 1770/001) en de technologie betreft, benadrukt de heer Parent dat het Controleorgaan op de politieke informatie daarnaast ook nog andere adviezen en rapporten heeft uitgebracht, meer bepaald om na te gaan in welke mate de ANPR-camera's in politiezones kunnen worden gebruikt. Het Controleorgaan wijst daarbij op het probleem dat het gebruik van de camera's moeilijk te verzoenen is de inachtneming van de wetgeving op de gegevensbescherming, inzonderheid door de trias tijd-budget-personeel. Deze commissie moet zich voor haar beraadslaging bijgevolg baseren op debatten zoals dit, teneinde de balans tussen het vervolgen van

En effet, les technologies actuelles posent question. À ce sujet, l'orateur s'interroge sur plusieurs points. Y a-t-il une estimation de la charge de travail supplémentaire nécessaire, si cette expérience est généralisée, tant au niveau de la police que de la justice? VIAS avait effectivement souligné que cela représentait un risque de surcharge et que donc le caractère juridique devait bien être consolidé pour éviter de surcharger le monde judiciaire en raison du caractère flou de la législation.

Ensuite, l'orateur rappelle que les systèmes biométriques en matière de contrôle des infractions routières sont proscrits. Le type de technologie utilisé par l'expérience VIAS et le fait de viser le conducteur sont-ils compatibles avec la suppression des systèmes biométriques dans les outils de contrôles?

A contrario, l'orateur rappelle qu'une analyse d'impact localisée doit être présentée par la police au conseil communal. Quelle conclusion peut-on en tirer et comment garantir le contrôle démocratique?

Mme Laurence Zanchetta (PS) signale que l'intelligence artificielle a fait l'objet de nombreuses études qui démontrent les risques importants de discrimination. Le gouvernement néerlandais a dû faire face à un scandale de discrimination dans l'attribution d'allocations sociales décidée par l'intelligence artificielle. Les différents textes (DOC 55 1234/011, DOC 1722/011 et DOC 1770/001) suggèrent d'utiliser cette intelligence artificielle dans un cadre pénal alors que le Conseil de l'Europe avait mis en garde contre une telle pratique: "L'assemblée considère que l'utilisation de l'intelligence artificielle dans le système de police et de justice pénale risque d'être, à de nombreux égards, incompatible avec les principes éthiques fondamentaux que sont la transparence, la justice et l'équité, y compris la non-discrimination, la prise de décision par une personne qui en est responsable et la mise à disposition de voies de recours, la sûreté et la sécurité, le respect de la vie privée et la protection des données". L'oratrice se demande donc s'il y a suffisamment de garanties pour répondre à ces questions qui sont légitimes.

De plus, dans son avis, VIAS affirme que l'autorité de contrôle des données remet en cause la légalité de l'expérience pilote. Il est inquiétant que des données biométriques des citoyens étaient traités sans l'accord des citoyens et qu'ils ne furent informés. Elle demande donc à VIAS si l'organisation a pris contact avec les personnes concernées.

risicogedrag en het respect van het privéleven te garanderen. Er kunnen inderdaad kanttekeningen worden geplaatst bij de huidige technologieën. De spreker heeft ter zake een aantal vragen. Beschikt men al over een raming van de vereiste bijkomende werklust, voor het geval dat dit project zowel in de politiediensten als in het gerechtswezen zou worden veralgemeend? VIAS heeft er immers op gewezen dat zulks een risico op overbelasting inhoudt en dat het gebruik van die technologieën bijgevolg juridisch helemaal in orde moet zijn, om te voorkomen dat het gerecht wordt overlast doordat de wetgeving te vaag is.

Vervolgens wijst de heer Parent erop dat het verboden is biometrische systemen te gebruiken om verkeers-overtredingen vast te stellen. Zijn de technologie die bij het VIAS-proefproject wordt gebruikt en het feit dat de bestuurder wordt geïdentificeerd, in overeenstemming met het verbod op biometrische controlemiddelen?

De spreker weerlegt wijst erop dat de politie een lokale impactanalyse aan de gemeenteraad moet voorleggen. Welke conclusie kan men hieruit trekken, en hoe kan men de democratische controle waarborgen?

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) merkt op dat in heel wat onderzoeken naar artificiële intelligentie wordt gewezen op het aanzienlijke risico op discriminatie. De Nederlandse regering raakte verwickeld in een discriminatieschandaal als gevolg van de toekenning van sociale uitkeringen op basis van artificiële intelligentie. In de drie wetsvoorstellen (DOC 55 1234/011, DOC 55 1722/011 en DOC 55 1770/001) wordt het gebruik van die artificiële intelligentie in een strafrechtelijke context voorgesteld, in weerwil van de waarschuwing van de Raad van Europa ter zake: "L'assemblée considère que l'utilisation de l'intelligence artificielle dans le système de police et de justice pénale risque d'être, à de nombreux égards, incompatible avec les principes éthiques fondamentaux que sont la transparence, la justice et l'équité, y compris la non-discrimination, la prise de décision par une personne qui en est responsable et la mise à disposition de voies de recours, la sûreté et la sécurité, le respect de la vie privée et la protection des données". De spreker vraagt zich bijgevolg af of de voorgestelde wetswijzigingen voldoende garanties bevatten dat aan die rechtmatige pijnpunten wordt tegemoetgekomen.

Bovendien geeft VIAS in zijn advies aan dat de toezichhoudende autoriteit de wettigheid van het proefproject ter discussie stelt. Het is verontrustend dat er biometrische gegevens van burgers werden verwerkt zonder dat zij daarmee hebben ingestemd en daarover werden ingelicht. Haar vraag aan VIAS luidt dan ook of dat instituut contact heeft genomen met de betrokkenen.

M. Frank Troosters (VB) affirme que son groupe partage les inquiétudes concernant les dangers du GSM au volant, mais il attire l'attention sur la manière dont il faut procéder pour y remédier. Concernant le texte, l'orateur estime qu'il faut laisser le moins de marge possible pour une quelconque interprétation. Il suggère de prendre le temps d'étudier correctement les textes, puis d'effectuer certains changements. De plus, il s'interroge sur le côté technique de la constatation automatique. Il estime qu'il y a encore beaucoup de travail à faire afin de bien délimiter les effets de cette nouvelle technologie.

Selon l'orateur, les automobilistes sont nombreux à utiliser leurs GSM au volant, tout en étant conscient du danger. Un travail législatif s'impose donc, mais en tenant compte qu'il faut aussi un changement de mentalité. L'intervenant met l'accent sur les campagnes de sensibilisation.

M. Emmanuel Burton (MR) affirme que les inquiétudes à l'égard de la sécurité et particulièrement du GSM au volant traversent tous les groupes politiques. Il salue la pertinence des exposés des orateurs qui démontrent aussi la difficulté de réflexion sur le sujet. En effet, selon l'orateur cette question du GSM au volant permet de toucher des débats plus philosophiques, comme celui de l'intelligence artificielle et des nouvelles technologies. Il souligne donc que la législation doit s'adapter, mais la tâche n'est pas simple.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) affirme que les propositions de loi ne sont peut-être pas parfaites au niveau juridique. Il est donc important de prendre en compte toutes les informations car il en va de la sécurité routière.

Actuellement, 100 000 contraventions par an concernent l'utilisation du GSM au volant. Par conséquent, l'orateur demande le chiffre exact des personnes utilisant leurs GSM au volant lors de l'expérience menée par VIAS. Il insiste sur la nécessité d'agir, car le manque d'attention causé par un appareil électroniques peut engendrer de graves accidents. Les présentes propositions de loi (DOC 55 1234/011, DOC 1722/011 et DOC 1770/001) proposent donc de durcir les sanctions, mais le membre insiste qu'il faut rendre tout d'abord les contrôles efficaces. L'expérience menée par VIAS offre une opportunité, car le système a montré son efficacité, notamment aux Pays-Bas. L'Autorité de la protection des données a formulé certaines réserves par rapport à l'utilisation de ces caméras. L'orateur comprend les craintes, car cela reste assez envahissant. Pour pallier cela, l'orateur suggère d'incorporer juridiquement les avis de l'organe de contrôle de l'information policière. Il demande à cet effet si la problématique de la protection

De heer Frank Troosters (VB) geeft aan dat zijn fractie de bezorgdheid inzake de gevaren van gsm-gebruik achter het stuur deelt, maar vestigt de aandacht op de wijze waarop dat verschijnsel moet worden verholpen. Hij meent dat de bepalingen ter zake zo weinig mogelijk ruimte voor interpretatie moeten laten. De spreker opert de tijd te nemen om de voorstellen naar behoren te bestuderen en vervolgens bepaalde wijzigingen aan te brengen. Hij plaatst bovendien vraagtekens bij de technische aspecten van de automatische vaststelling. Volgens hem is er nog veel werk aan de winkel om de gevolgen van die nieuwe technologie goed af te bakenen.

Volgens het lid gebruiken veel automobilisten hun gsm achter het stuur, hoewel ze zich bewust zijn van het gevaar. Er moet dus wetgevend worden opgetreden, maar daarbij moet men wel rekening houden met het feit dat ook een mentaliteitswijziging nodig is. De spreker legt de nadruk op de bewustwordingscampagnes.

De heer Emmanuel Burton (MR) bevestigt dat alle fracties bekommerd zijn om de veiligheid, in het bijzonder met betrekking tot het gebruik van de gsm achter het stuur. Hij vindt de uiteenzettingen van de genodigde sprekers heel relevant en wijst erop dat zij ook aantonen dat de denkoefening ter zake complex is. Volgens de spreker geeft dit gsm-vraagstuk immers aanleiding tot meer filosofische debatten, bijvoorbeeld over artificiële intelligentie en nieuwe technologieën. Hij benadrukt dat de wetgeving dus moet worden aangepast, maar dat zulks geen eenvoudige opdracht is.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat de wetsvoorstellen juridisch gezien misschien niet perfect zijn. Het is derhalve belangrijk rekening te houden met alle informatie, want het gaat om de verkeersveiligheid.

Momenteel worden jaarlijks 100 000 boetes uitgeschreven wegens gsm-gebruik achter het stuur. De spreker vraagt in dat verband naar het precieze aantal bestuurders dat tijdens het door VIAS uitgevoerde proefproject zijn gsm gebruikte achter het stuur. Hij benadrukt dat optreden vereist is, want afleiding door een elektronisch apparaat kan ernstige ongevallen veroorzaken. De voorliggende wetsvoorstellen (DOC 55 1234/011, DOC 55 1722/011 en DOC 55 1770/001) strekken er dan ook toe de straffen te verzwaren, maar het lid vindt dat in de eerste plaats doeltreffend moet worden gecontroleerd. Het proefproject van VIAS reikt kansen aan, want het systeem heeft zijn doeltreffendheid bewezen, met name in Nederland. De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft op bepaalde punten voorbehoud met betrekking tot het gebruik van die camera's geformuleerd. De spreker begrijpt de vrees, want die techniek blijft vrij ingrijpend. Teneinde aan die ongerustheid tegemoet te komen, stelt de spreker voor de adviezen van het Controleorgaan op de politieke

de la vie privée va au-delà des propositions de lois concernant le GSM au volant.

Concernant la définition du GSM, celle-ci date des années 2000. La technologie a bien évolué et une mise à jour est donc nécessaire. La définition peut être assez vaste mais elle peut être plus simple afin qu'elle soit bien comprise par tous les conducteurs. L'orateur se demande si les émetteurs CB doivent être incorporés dans la définition? Il n'est pas certain car l'objectif est d'élaborer une définition claire, simple et précise pour les conducteurs.

L'intervenant signale que d'autres textes sont consacrés au sujet du GSM au volant. Le vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail s'y attèle aussi et il a notamment demandé l'avis des régions. Il se penche aussi sur une nouvelle définition de l'article 8.4 du Code de la route. L'orateur propose donc de rassembler toutes les suggestions afin d'arriver à une définition commune. Le but est de trouver la meilleure définition qui respecte la vie privée et améliore en même temps le contrôle.

Concernant les données biométriques et la reconnaissance faciale, l'orateur souligne que le but n'est pas d'identifier les conducteurs via les caméras. L'identification passe par les plaques numérogiques et elles constatent simplement si les conducteurs utilisent ou non les GSM au volant.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) est d'avis qu'il faut améliorer la sécurité routière mais elle se questionne encore sur certains éléments. Elle remarque que les caméras sont de plus en plus utilisées pour divers activités et cela pose des questions concernant la protection de la vie privée. Elle se demande si l'augmentation du nombre de caméras améliore la sécurité. Elle se demande également qui va traiter les images et comment cela sera vérifié? Qui gagne par rapport à cet évolution? Comment faire face au piratage informatique et pourquoi ne pas chercher des solutions où la technologie est intégrée dans le véhicule et oblige l'automobiliste d'utiliser le kit "main-libre".

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) estime que les propositions semblent contenir des dispositions permettant de faire des constatations automatiques à l'aide d'une caméra, en l'absence d'un agent qualifié. Elle signale que lors de constatations comme les excès de vitesses, le véhicule est identifié mais le conducteur reste le responsable. La constatation du GSM implique

information in wetteksten om te zetten. Hij vraagt in dat verband of de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ook andere zaken betreft dan de wetsvoorstellen betreffende het gsm-gebruik achter het stuur.

De omschrijving van de gsm stamt uit de jaren 2000. Een update is nodig, want de technologie is fors geëvolueerd. De omschrijving mag vrij ruim zijn, maar kan ook worden vereenvoudigd, opdat ze goed zou worden begrepen door alle bestuurders. De spreker vraagt zich af of cb-zenders in de omschrijving moeten worden opgenomen. Hij is daar niet van overtuigd; het is immers de bedoeling een duidelijke, eenvoudige en nauwkeurige definitie ten behoeve van de bestuurders uit te werken.

Het lid merkt op dat er ook andere regelgevende initiatieven over het gsm-gebruik achter het stuur bestaan. Ook de vice-eersteminister en minister van Economie en Werk is met de zaak bezig en heeft onder meer advies gevraagd aan de gewesten. De minister werkt voorts aan een nieuwe formulering van artikel 8.4 van de Wegcode. De spreker stelt dan ook voor alle suggesties te bundelen, om aldus tot een gemeenschappelijke omschrijving te komen. Het ligt in de bedoeling de beste bewoordingen te vinden om zowel de persoonlijke levenssfeer te beschermen als het toezicht te verbeteren.

Wat de biometrische gegevens en de gezichtsherkenning betreft, beklemtoont de spreker dat het niet de bedoeling is de bestuurders via de camera's te identificeren. De identificatie verloopt via de nummerplaten; er zou louter worden vastgesteld of de bestuurders al dan niet hun gsm gebruiken achter het stuur.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) meent weliswaar dat de verkeersveiligheid moet worden verbeterd, maar heeft nog vragen over sommige aspecten. Zij merkt op dat de camera's almaar meer worden ingezet voor uiteenlopende doeleinden; zulks doet vragen rijzen inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het lid vraagt zich af of de verhoging van het aantal camera's de verkeersveiligheid ten goede komt, alsook wie de beelden zal verwerken en hoe daar toezicht op zal worden gehouden. Wie heeft baat bij die evolutie? Wat kan worden gedaan tegen hacken? Waarom kijkt men niet naar oplossingen waarbij de technologie in het voertuig is geïntegreerd en de automobilist wordt verplicht om handenvrij te bellen?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) stelt vast dat de wetsvoorstellen bepalingen lijken te bevatten op grond waarvan met behulp van een camera automatische vaststellingen zouden kunnen worden gedaan, zonder tussenkomst van een bevoegd persoon. Zij merkt op dat bijvoorbeeld bij de vaststelling van snelheidsovertredingen het voertuig wordt geïdentificeerd, maar de

que le conducteur lui-même est identifié. Il faut donc être conscient de la vie privée.

La distraction reste une des causes principales des accidents, donc le maintien de l'ordre peut sauver des vies. Son groupe souligne que ce maintien doit se faire dans le respect de la vie privée. L'objectif des constatations par caméra est de fournir une preuve en image de l'infraction. Après le traitement de cette infraction, il n'y a donc aucune nécessité de garder cette image et il faut, par conséquent, les supprimer. Il faudrait donc se poser la question sur ce qui est souhaitable lors du traitement de l'image.

Sur la base de ces nouvelles technologies, l'oratrice demande s'il est possible travailler sur d'autres infractions. Est-ce que les images des conducteurs peuvent être utilisées pour des comportements à risques?

L'oratrice se demande également si l'augmentation de grade en cas d'infraction à l'article 8.4 du Code de la route ne doit pas être revue.

Pour conclure, Mme Verhaert souligne que le rôle de Parlement n'est pas de créer des débats par rapport à chaque nouvelle technologie, mais de créer un cadre qui permet de respecter la vie privée et d'améliorer la sécurité routière.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) signale que l'expérience menée par VIAS sur une partie du ring d'Anvers a recensé que 1,7 % des conducteurs sur cette route utilisaient leurs GSM au volant, soit presque 100 000 constatations par mois, donc autant que celles faites par la police sur un an. Il signale également que les probabilités d'être pris en flagrant délit d'utilisation de GSM au volant est très faible, or cela engendre énormes d'accidents de la route. L'orateur suggère donc plus de contrôles et de sanctions. Il demande donc quels sont les alternatives possibles pour remplacer ces caméras, en d'autres termes combien faut-il d'agents supplémentaires pour prendre en flagrant délit?

L'expérience menée par VIAS reste un bon exemple du respect de la vie privée et du traitement des données. L'orateur demande plus de détails sur comment l'expérience pilote a été organisée, combien d'images sont sélectionnées, traitées et puis effacées. Il rappelle que l'image du conducteur est seulement qualifiée d'infraction par un agent qualifié. Toutes les autres images

bestuurder verantwoordelijk blijft. De vaststelling van gsm-gebruik zou met zich brengen dat de bestuurder zelf wordt geïdentificeerd. Men moet zich dus bewust zijn van de weerslag op de persoonlijke levenssfeer.

Ordehandhaving kan levens redden, want afleiding blijft een van de voornaamste oorzaken van ongevallen. De fractie van de spreekster benadrukt dat die handhaving moet gebeuren met inachtneming van de persoonlijke levenssfeer. Het doel van de vaststellingen met behulp van een camera bestaat erin de overtreding op beeld vast te leggen en aldus het bewijs ervan te leveren. Dat beeld moet dus na de afhandeling van die overtreding niet worden bijgehouden; het moet dan ook worden vernietigd. Men moet zich dan ook afvragen wat wenselijk is met betrekking tot de beeldverwerking.

De spreekster vraagt of die nieuwe technologie ook kan worden ingezet voor andere overtredingen. Kunnen de beelden van de bestuurders worden gebruikt ingeval zij risicogedrag vertonen?

Het lid vraagt zich voorts af of de klassenverhoging van inbreuken op artikel 8.4 van de Wegcode niet moet worden herzien.

Tot besluit beklemtoont mevrouw Verhaert dat het niet de taak van het Parlement is elke nieuwe technologie ter discussie te stellen, maar wel een kader te creëren waarbinnen de persoonlijke levenssfeer in acht kan worden genomen en de verkeersveiligheid kan worden verbeterd.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) merkt op dat uit het proefproject van Vias op een deel van de Antwerpse ring blijkt dat 1,7 % van de bestuurders aldaar hun gsm achter het stuur gebruikten; dat komt neer op bijna 100 000 vaststellingen per maand, dus evenveel als de politie op een jaar doet. Hij geeft tevens aan dat de kans om bij gsm-gebruik achter het stuur op heterdaad te worden betrapt, heel klein is, terwijl zulks ontzettend veel verkeersongevallen veroorzaakt. Het lid stelt derhalve voor meer te controleren en meer sancties op te leggen. De heer Vandenbroucke vraagt zich af door welke mogelijke alternatieven die camera's zouden kunnen worden vervangen. Hoeveel extra personeelsleden zou de betrapting op heterdaad met andere woorden vergen?

Het door VIAS uitgevoerde proefproject blijft een goed voorbeeld van inachtneming van de persoonlijke levenssfeer en van gegevensverwerking. De spreker vraagt meer details over de wijze waarop het proefproject werd georganiseerd. Hoeveel beelden werden geselecteerd, verwerkt en vervolgens verwijderd? Het lid herinnert eraan dat het beeld van de bestuurder alleen door een

sont effacées. De plus, l'identification du conducteur pourrait se faire par la plaque d'immatriculation et les autres données sont utilisées pour savoir si le conducteur appelle ou manie son téléphone en conduisant. L'intention n'est pas donc pas d'utiliser ces caméras pour la reconnaissance faciale.

Par la suite, l'intervenant demande à l'Organe de contrôle de l'information policière comment ils vont procéder. Vont-ils identifier les manquements de la législation sur l'utilisation des caméras pour la constatation des infractions? Il y a donc deux problématiques: d'une part, il y aurait pour la première fois des caméras qui constatent des comportements et d'autre part, l'avis rendu par le COC affirme que les données biométriques sont utilisées pour identifier les conducteurs en infraction. L'intervenant se demande si le législateur affirme explicitement que son intention n'est pas d'utiliser ces données biométriques mais les plaques d'immatriculations. Est-ce que cela répond aux problèmes juridiques de l'utilisation des caméras de surveillance?

Concernant l'expérience aux Pays-Bas, l'intervenant affirme qu'il s'agit d'une pratique courante. Les caméras ont force probante pour constater l'infraction. Il se demande donc si la législation néerlandaise est un exemple. Y a-t-il une différence entre l'expérience menée par VIAS et celle des Pays-Bas?

Pour conclure son propos, M. Vandenbroucke demande s'il est difficile de prendre en flagrant délit un conducteur utilisant son GSM au volant. Est-ce qu'il y a souvent des recours et est-ce que les caméras pourraient être un progrès en la matière? L'intervenant revient aussi sur les propos affirmant que le GSM au volant est très peu débattu dans les tribunaux de police. Il se demande si cela est dû à la faible probabilité d'être pris en flagrant délit.

Il comprend, enfin, que les juges de police sont pour l'utilisation de ces caméras en l'absence d'un agent qualifié.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) rejoint l'idée qu'il faut augmenter la sécurité routière pour tous et rappelle que cela figure aussi dans l'accord de gouvernement. D'autres problématiques, comme l'alcool au volant ont déjà été débattues au sein du Parlement. Elle met également l'accent sur l'efficacité des campagnes de sensibilisation. Il faut donc qu'un changement de mentalité s'opère.

bevoegd persoon wordt aangemerkt als overtreding. Alle andere beelden worden gewist. Bovendien zou de bestuurder kunnen worden geïdentificeerd via de nummerplaat, terwijl de andere gegevens worden gebruikt om na te gaan of de bestuurder al rijdend belt of bezig is met zijn telefoon. Het is dus niet de bedoeling die camera's voor gezichtsherkenning te gebruiken.

Vervolgens vraagt de spreker aan het Controleorgaan op de politieke informatie hoe het te werk zal gaan. Zal het nagaan welke leemten de wetgeving inzake het gebruik van camera's vertoont met het oog op het vaststellen van overtredingen? Er zijn dus twee problemen: er zouden voor het eerst camera's zijn die gedrag vaststellen, en het advies van het COC stelt dat de biometrische gegevens worden gebruikt om de bestuurders in overtreding te identificeren. De spreker vraagt zich af of de wetgever uitdrukkelijk stelt dat niet wordt beoogd die biometrische gegevens, maar wel de nummerplaten te gebruiken. Komt dit tegemoet aan de juridische problemen inzake het gebruik van de bewakingscamera's?

De spreker wijst erop dat het gebruik van camera's in Nederland een gangbare praktijk is. De camera's hebben bewijskracht om de overtreding vast te stellen. Derhalve wordt gevraagd of de Nederlandse wetgeving als voorbeeld kan dienen. Is er een verschil tussen het proefproject van *Vias institute* en hoe men in Nederland te werk gaat?

Tot slot vraagt de heer Vandenbroucke of het moeilijk is een bestuurder op heterdaad te betrappen op gsm-gebruik achter het stuur. Wordt die vaststelling vaak betwist, en zouden de camera's op dit gebied een stap vooruit kunnen betekenen? De spreker komt ook terug op de beweringen dat gsm-gebruik achter het stuur nauwelijks aan bod komt in de politierechtbanken. Hij vraagt zich af of dat komt doordat het weinig waarschijnlijk is dat men op heterdaad wordt betrapt op gsm-gebruik achter het stuur.

Ten slotte begrijpt hij dat de politierechters voorstander zijn van die camera's, bij gebrek aan een bevoegde politieagent.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) is het ermee eens dat de verkeersveiligheid voor iedereen moet worden verbeterd. Ze wijst erop dat dit ook in het regeerakkoord staat. De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft andere verkeersveiligheidsproblemen, zoals dronken rijden, reeds besproken. Ze benadrukt ook dat de bewustmakingscampagnes doeltreffend moeten zijn. Er moet dus een mentaliteitsverandering tot stand worden gebracht.

L'oratrice revient sur les différences de chiffres entre le nombre d'infractions prises en flagrant délit par un agent et celui de l'expérience menée par VIAS. Elle demande donc comment les constatations sont réalisées. Elle considère également que la technologie permet certains progrès en termes de sécurité routière mais elle demande plus de précisions sur le type de caméras et comment ces images vont être traitées. Quel sera l'impact sur la charge de travail pour le personnel?

De plus, l'intervenante demande s'il existe d'autres alternatives pour constater les infractions et d'augmenter la sécurité routière.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

M. Koen Gorissen (Organe de contrôle de l'information policière) confirme que l'on constate de manière empirique que certains usagers de la route dévient de leur bande de circulation en raison de l'utilisation de téléphones mobiles, un comportement qui l'exaspère particulièrement. Le problème est effectivement très grave.

Le fait de filmer des personnes, comme dans le projet pilote de l'Institut Vias, constitue un traitement de données à caractère personnel, même si les images ne sont pas stockées, traitées ou éventuellement détruites. La loi sur la protection de la vie privée est par conséquent d'application.

L'utilisation de caméras par les services de police est régie par des règles, qui accordent une attention particulière aux mécanismes d'équilibre des pouvoirs. La loi sur la fonction de police (LFP) permet déjà de constater des infractions sur la base d'images filmées. Toutefois, la loi dispose également que cette loi ne s'applique pas aux matières réglées par une autre loi, et c'est là que le bât blesse. La question est en effet la suivante: quelle caméra utiliser pour établir les constats? Ainsi, la législation relative à la protection de la vie privée ne s'applique pas aux radars automatiques. Il convient donc de trouver une solution à ce problème, par exemple en se référant à la LFP ou à un règlement spécifique.

Les caméras ANPR constituent une exception, leur objectif étant de détecter automatiquement les plaques d'immatriculation. La LFP prévoit bien la possibilité de prendre une photo du conducteur, mais celle-ci est plutôt secondaire: l'infraction est établie sur la base d'une plaque d'immatriculation et la photo ne sert pas à constater un comportement en tant qu'infraction. Cette

De spreekster gaat in op de cijfers, met name op het verschil tussen het aantal door een politieagent op heterdaad betrapte bestuurders en het aantal vastgestelde overtredingen in het proefproject van *Vias institute*. Derhalve vraagt ze hoe die vaststellingen worden gedaan. Ook zij is van oordeel dat de verkeersveiligheid er op bepaalde punten op vooruit kan gaan dankzij de technologie, maar ze vraagt meer duidelijkheid over het type camera's en de verwerking van die beelden. Welke gevolgen zal dit hebben voor de werkdruk van het personeel?

Voorts vraagt de spreekster of er nog alternatieven zijn om overtredingen vast te stellen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Koen Gorissen (Controleorgaan op de positionele informatie) vindt de empirische vaststelling dat weggebruikers van hun rijstrook afwijken wegens gebruik van mobiele telefonie ergerlijk. De problematiek is inderdaad zeer ernstig.

Het filmen van personen, zoals in het proefproject van *Vias institute*, is een verwerking van persoonsgegevens, zelfs al worden de beelden niet bewaard, behandeld of mogelijk vernietigd. De privacywet is dus van toepassing.

Cameragebruik door politiediensten staat vast in regels, met aandacht voor *checks and balances*. Misdrijven kunnen reeds aan de hand van camerabeelden worden vastgesteld op grond van de wet op het politieambt (WPA). De wet bepaalt echter ook dat deze wet niet van toepassing is voor zaken die door een andere wet worden geregeld, en daar wringt het schoentje. De vraag is immers: welke camera ga je gebruiken om vaststellingen te doen? Zo geldt de privacywetgeving niet ten aanzien van flitscamera's. Hiervoor dient dus een oplossing te worden gezocht, bijvoorbeeld door verwijzing naar de WPA of een specifieke regeling.

De ANPR-camera's, die bedoeld zijn om nummerplaten automatisch te detecteren, vormen een uitzondering. De WPA voorziet wel in de mogelijkheid om een foto te nemen van de bestuurder, maar dat is veeleer bijkomstig: de inbreuk wordt vastgesteld aan de hand van een nummerplaat en de foto dient niet om een gedraging als overtreding vaststelling vast te stellen. Deze kwestie

question doit être clarifiée afin d'éviter des problèmes au tribunal.

Le contrôle biométrique n'est en tout cas pas le but recherché. L'IA n'est qu'un algorithme qui analyse les photos. Mais le projet pilote de reconnaissance faciale à l'aéroport de Zaventem a été interrompu, faute de base légale. Au niveau européen, une directive est en cours de préparation pour l'utilisation de l'IA dans l'espace public. Il importe de connaître le fonctionnement de l'algorithme pour éviter les biais et les *black boxes*.

Les caméras ANPR sont actuellement utilisées pour les véhicules signalés. Il est également possible de les connecter à la base de données des véhicules non assurés ou en défaut de contrôle technique, mais les informations seront alors si nombreuses qu'il devient impossible pour les équipes de tout suivre. En d'autres termes, la charge de travail est trop importante pour la capacité actuelle.

Le contrôle démocratique existe dans le cadre de la LFP, mais pas dans celui de la loi sur la circulation routière.

Le nombre de caméras est élevé et leur utilisation est conforme à la législation relative à la protection de la vie privée, mais en inadéquation avec la loi sur la circulation routière.

M. Stijn Mannaert (Union royale des juges de paix et de police) se dit très satisfait de l'attention portée par le législateur au problème de l'utilisation du téléphone au volant. La distraction est un problème car elle provoque des accidents. Le Collège des procureurs généraux a une certaine vision de la manière de modifier les dispositions, et le législateur lui-même sait ce qui est préférable: loi ou arrêté royal. L'orateur est un magistrat qui ne fait pas de politique.

Concernant une lettre du collège précité, l'orateur exprime un doute: dans l'explication selon laquelle, en droit classique, les infractions constatées par procès-verbal ne font foi que lorsque le contraire est prouvé, il manque vraisemblablement une négation et il faut sans doute comprendre: "Les infractions constatées par procès-verbal font foi jusqu'à preuve du contraire". Il s'agit probablement d'un lapsus écrit.

La question concernant les garanties est essentielle: la prise en compte des droits fondamentaux dans le cadre de l'application des règles de sécurité routière est une tâche difficile. En outre, le législateur doit tenir compte de normes supranationales ou internationales (cf. la présomption d'innocence, art. 6 de la CEDH).

dient wel te worden uitgeklaard om problemen voor de rechtbank te voorkomen.

Biometrische controle is alvast niet de bedoeling. AI is louter een algoritme dat de foto's analyseert. Het proefproject gezichtsherkenning in de luchthaven van Zaventem werd echter stilgelegd omdat een wettelijke basis ontbreekt. Op Europees vlak wordt momenteel een richtlijn voorbereid voor het gebruik van AI in de openbare ruimte. Het is belangrijk te weten hoe het algoritme werkt om *bias* en *black boxes* te voorkomen.

ANPR-camera's worden momenteel gebruikt voor geseinde voertuigen. Het is ook mogelijk de databank van niet-verzekerde of niet-gekeurde voertuigen erop aan te sluiten, alleen is de informatie dan zo uitgebreid dat het voor de ploegen onmogelijk wordt alles op te volgen. De werklast is met andere woorden te groot voor de huidige capaciteit.

In het kader van de WPA bestaat democratische controle, voor de wegverkeerswet niet.

Het aantal camera's is groot en het gebruik strookt met de privacywetgeving, maar de wegverkeerswet is niet hierop afgestemd.

De heer Stijn Mannaert (Verbond van Vrede- en Politie-rechters) drukt zijn grote tevredenheid uit over de aandacht van de wetgever voor de problematiek van het mobiel bellen tijdens het rijden. Afleiding is een probleem, omdat het ongevallen veroorzaakt. Het College van procureurs-generaal heeft een bepaalde visie op de wijze waarop de bepalingen worden gewijzigd en de wetgever weet zelf ook wat de voorkeur geniet, wet of koninklijk besluit. De spreker is een magistraat die niet aan politiek doet.

Met betrekking tot een schrijven van voornoemd college maakt de spreker een bedenking: bij de verklaring dat in het klassieke recht inbreuken vastgesteld bij proces-verbaal alleen bewijskracht hebben wanneer het tegendeel bewezen is, ontbreekt vermoedelijk een negatie en wordt allicht bedoeld "Inbreuken vastgesteld bij proces-verbaal hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet bewezen is". Het lijkt op een *lapsus scriptae*.

De vraag in verband met de waarborgen is essentieel: rekening houden met grondrechten in het kader van de verkeershandhaving is een moeilijke opdracht. De wetgever dient bovendien rekening te houden met supranationale of internationale normen (cf. vermoeden van onschuld, artikel 6 EVRM).

Il n'appartient toutefois pas à un juge de proposer ou de recommander certaines formulations dans une proposition ou un projet de loi, *a fortiori* s'il se peut que ce même juge soit amené ensuite à appliquer une norme qu'il aurait lui-même rédigée.

Si la législation n'est pas claire, on peut toujours consulter les travaux préparatoires de la loi, mais il est préférable d'opter d'emblée pour un texte clair (*lex certa*; interdiction de l'interprétation par analogie en matière pénale).

Les affaires impliquant des émetteurs CB sont rares.

Il convient toutefois de garder toujours à l'esprit le principe d'égalité. Certaines technologies peuvent aider à résoudre les problèmes; on peut par exemple s'attendre à ce que l'Europe impose bientôt l'éthylotest antidémarrage, ce qui ne pourra que renforcer la sécurité. En ce qui concerne les images prises par des caméras, l'orateur se souvient d'un cas dans lequel un prévenu contestait le constat établi par le biais d'une caméra ANPR et prétendait que ce qu'il tenait en main tout en conduisant était non pas un téléphone portable, mais la télécommande d'un téléviseur. Sur la base des images, le juge n'a pas pu établir le fait que le conducteur était en train de téléphoner, si bien que le prévenu a été mis hors de cause, du moins pour ce fait. Dans un État de droit démocratique, la présomption d'innocence est importante, tout comme le principe selon lequel, dans les affaires pénales, la preuve est libre.

De nombreuses personnes ne se rendent pas compte que le trafic est important. Un juge de police apporte une plus-value. Chaque année, le nombre de personnes tuées sur la route en Belgique est aussi élevé que lors du crash d'un *Boeing* ou d'un *Airbus*. Quatre cents morts et autant de familles brisées. On a parfois tendance à minimiser "une bière de trop" ou "1 km/h trop vite", mais c'est le législateur qui a fixé les limites, et face au conducteur coupable se trouve la partie civile, qui veut voir une tête tomber parce que la sanction n'est pas assez lourde.

Juger et condamner est difficile, tout comme rédiger de bonnes lois. C'est pourquoi on ne peut que conseiller au législateur de prendre tout le temps nécessaire pour élaborer une bonne législation.

On adopte parfois une position hostile à l'égard des caméras ANPR, mais qu'en est-il si une telle caméra permet d'identifier un violeur ou un cambrioleur?

L'orateur plaide pour une interception immédiate en cas d'infraction afin de confronter l'automobiliste aux faits. Pourquoi d'ailleurs ne pas saisir un téléphone

Het komt een rechter echter niet toe de redactie te bepalen of bepaalde formuleringen aan te bevelen in een wetsvoorstel of –ontwerp, zeker niet als die rechter misschien vervolgens een norm zou moeten toepassen die hij zelf zou hebben geschreven...

Indien de wetgeving onduidelijk is, kan men de parlementaire voorbereiding raadplegen, maar beter is het om meteen voor een duidelijke tekst te kiezen (*lex certa*; verbod van analoge interpretatie in strafzaken).

Zaken met cb's komen zelden voor.

Het gelijkheidsbeginsel dient wel steeds voor ogen te worden gehouden. Technologische systemen kunnen een bijdrage leveren; vermoedelijk zal Europa binnen afzienbare tijd het alcoholslot opleggen. Het zal de veiligheid alleen maar ten goede komen. Inzake camerabeelden herinnert de spreker zich een zaak waarbij een beklaagde de vaststelling via ANPR betwistte en beweerde dat hij niet een mobiele telefoon, maar de afstandsbediening van een televisietoestel vasthield aan het stuur. De rechter kon het beweerde feit dat de bestuurder telefoneerde niet opmaken uit de beelden en de beklaagde ging vrijuit, althans voor dat feit. In een democratische rechtsstaat is het vermoeden van onschuld belangrijk; ook het beginsel dat in strafzaken het bewijs vrij is.

Verkeer is belangrijk, wat velen niet beseffen. Een politierechter heeft een meerwaarde. Elk jaar ligt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in België even hoog als bij de crash van een Boeing of Airbus. 400 doden staan voor evenveel gebroken gezinnen. Soms bestaat de neiging om "één pintje te veel" of "1 km/u te veel" te bagatelliseren, maar het is de wetgever die de zaken zo heeft bepaald, en tegenover de schuldige bestuurder van een voertuig staat de burgerlijke partij die het hoofd van het kapblok wil zien rollen, want de straf is niet zwaar genoeg.

Oordelen en veroordelen is moeilijk, maar goede wetten schrijven is dat ook. Men kan de wetgever daarom alleen maar aanraden rustig de tijd te nemen die nodig is om goede wetgeving tot stand te brengen.

Men staat soms vijandig tegenover een ANPR-camera, maar wat als zo'n camera het mogelijk maakt een verkrachter of inbreker te vatten?

De spreker is voorstander van onmiddellijke interceptie bij een overtreding; de bestuurder confronteren met de feiten. Waarom trouwens geen mobiele telefoon verbeurd

portable (combinaison des articles 42 et 100 du Code pénal)? On peut évidemment rétorquer que le droit de propriété est sacré. Il y a matière à discussion.

La probabilité de verbalisation est faible, mais cela relève du domaine de la police. La perception immédiate et l'accord à l'amiable expliquent également pourquoi le nombre d'affaires traitées par le juge reste limité.

Il serait peut-être souhaitable de prévoir un système de sanction plus sévère et un transfert de l'infraction vers une autre catégorie. La distraction est un problème et cause des accidents. Il faut vraiment être le plus attentif possible quand on est au volant.

Les juges de police sont-ils partisans des caméras ANPR? L'orateur ne peut pas formuler une réponse au nom de l'union, parce que les membres n'ont pas été consultés. D'un autre côté, la preuve est libre en matière pénale. Néanmoins, l'orateur est personnellement d'avis que les caméras ANPR contribuent à la sécurité. Elles s'inscrivent également dans un schéma clair: on a la police, qui regarde les images, puis le ministère public et ensuite un juge, après quoi un recours est possible.

M. Ivan Bruggeman (Centrex) renvoie, pour la catégorisation des infractions, aux avis écrits.

Toutes les infractions doivent-elles figurer dans un arrêté royal? Actuellement, certaines infractions qui peuvent être constatées au moyen d'une caméra ANPR sans que le conducteur ne soit reconnaissable à l'image, comme circuler sur une zone d'évitement pour ne pas devoir rester dans la file, ne peuvent pas faire l'objet d'une sanction.

L'arrêté royal doit-il être adapté à l'arrivée de toute nouvelle technologie sur le marché? Il est judicieux de s'interroger sur les infractions qui nécessitent ou non une initiative législative. L'installation de caméras ANPR destinées à filmer l'arrière des véhicules circulant sur une zone d'évitement ne devrait pas donner lieu à discussion.

Selon la police, l'homologation constitue une garantie de qualité qui mérite dès lors une attention particulière.

L'entrée en vigueur ne relève pas de la compétence de Centrex.

Il est plus simple de modifier l'article 8.4 du Code de la route que l'article 62 de la loi sur la circulation routière, mais cela reste complexe. Centrex est en train de préparer un avis à ce sujet.

verklaren (combinatie van artikelen 42 en 100 van het Strafwetboek)? Daartegenover staat natuurlijk dat het eigendomsrecht heilig is. Dit is voer voor een debat.

De pakkans is laag, maar dat behoort meer tot het domein van de politie. Ook de onmiddellijke inning en de minnelijke schikking verklaren waarom het aantal zaken dat voor de rechter komt, beperkt blijft.

Een strengere bestraffing en de overheveling van de inbreuk naar een andere categorie is misschien wenselijk. Afleiding is een probleem en veroorzaakt ongevallen. Men dient echt zo aandachtig mogelijk te zijn wanneer men rijdt.

Zijn politierechters voorstander van ANPR? Namens het Verbond kan de spreker geen antwoord geven, want de leden werden niet bevraagd. Anderzijds is het bewijs in strafzaken vrij. Niettemin meent de spreker persoonlijk dat ANPR bijdraagt tot de veiligheid. Het kadert ook in een structuur: men heeft de politie, die de beelden bekijkt, en vervolgens het openbaar ministerie, daarna een rechter, waarna beroep mogelijk is.

De heer Ivan Bruggeman (Centrex) verwijst voor de indeling van inbreuken in categorieën naar de schriftelijke adviezen.

Moeten alle overtredingen in een koninklijk besluit staan? Thans zijn bepaalde overtredingen niet strafbaar die toch met ANPR kunnen worden vastgesteld zonder dat de bestuurder zichtbaar in beeld komt, zoals het rijden op een verdrijvingsvlak om aanschuiven in de file te voorkomen.

Moet elke nieuwe technologie op de markt aanleiding geven tot een aanpassing van het koninklijk besluit? Het is een goede denkoefening om te overwegen welke inbreuken al dan niet wetgevend werk vereisen. Het plaatsen van ANPR-camera's die voertuigen aan de achterzijde zouden volgen op een verdrijvingsvlak zou niet tot discussie moeten leiden.

Homologatie is vanuit politieoogpunt een kwestie van kwaliteitsgarantie die aandacht verdient.

De inwerkingtreding is geen zaak voor Centrex.

De aanpassing van artikel 8.4 van het verkeersreglement is eenvoudiger dan de aanpassing van artikel 62 van de wegverkeerswet, maar het is niettemin een complexe aangelegenheid. Centrex bereidt een advies voor.

Si l'usage du téléphone portable au volant est érigé en infraction du troisième degré, le juge sera contraint de prononcer une déchéance du droit de conduire assortie d'un examen pratique de réintégration si le conducteur est titulaire d'un permis de conduire de catégorie B depuis moins de deux ans. Il s'agirait d'une sanction non négligeable.

Il convient de privilégier des dispositions simples et claires offrant le moins d'échappatoires possible. Il conviendra toutefois d'éviter les dispositions trop succinctes.

Quelle différence y a-t-il entre le fait de tenir un téléphone portable ou une carte routière en papier lorsqu'on est au volant? Ces deux comportements présentent des risques identiques, mais il est impossible de trouver une définition qui englobe tous ces cas. L'article 8.3 du Code de la route fait dès lors office de filet de sécurité.

La technologie évolue et les évolutions font l'objet d'un suivi.

Il n'est pas facile de détecter l'utilisation du téléphone portable au volant. La présence d'une voiture de police incite les automobilistes à ne pas utiliser leur téléphone. L'orateur constate beaucoup plus d'infractions lorsqu'il conduit son propre véhicule que lorsqu'il effectue un contrôle d'alcoolémie.

Il a déjà été répondu à la question relative au nombre d'affaires portées en justice. Parmi les contrevenants interceptés, nombreux sont ceux qui paient immédiatement par carte bancaire l'amende qui leur est infligée, ce qui clôture ces dossiers. Les intéressés peuvent également effectuer ce paiement ultérieurement, ce qui entraîne également la clôture des dossiers. Le ministère public n'intervient qu'à un stade ultérieur, et si la transaction n'a pas encore été payée, un juge est saisi. L'ordre de paiement, qui existe depuis un an environ, aura également pour effet de réduire le nombre de dossiers transmis au tribunal, qui ne sera dès lors plus saisi qu'à la demande du contrevenant.

L'augmentation de la probabilité de verbalisation (combien de policiers faut-il pour cela?) est une question compliquée, qui nécessite de vastes études et dont Centrex ne peut pas préjuger.

Quand le parquet demande-t-il des images? Cela arrive parfois, par exemple lorsqu'un automobiliste de 95 ans est flashé dans une agglomération. Mais tous les automobilistes ne sont pas identifiables.

Un projet pilote mené sur de nombreux véhicules indique qu'un grand nombre d'infractions concernant

Als mobiel bellen aan het stuur een overtreding van derde graad wordt, is de rechter verplicht verval van besturen op te leggen met een praktisch herstelexamen, indien de bestuurder minder dan twee jaar houder is van een rijbewijs categorie B. Dit is toch wel een belangrijk gevolg.

Het is wenselijk de bepalingen zo eenvoudig en duidelijk te houden, met zo weinig mogelijk achterpoortjes. Eenvoudig is geen synoniem van kort.

Welk verschil bestaat er tussen de weg zoeken met gps in de hand en een papieren kaart in de hand? Beide zijn even gevaarlijk, maar een omvattende beschrijving vinden is niet mogelijk. Artikel 8.3 van het verkeersreglement fungeert dan als vangnet.

De technologie staat niet stil en de ontwikkeling ervan wordt gevolgd.

Vaststellen van mobiel bellen achter het stuur is niet evident. Een politiewagen die rondrijdt leidt ertoe dat autobestuurders plotseling even niet bellen. Als de spreker in zijn eigen voertuig rijdt of een alcoholcontrole uitvoert, ziet hij veel meer overtredingen.

De vraag met betrekking tot het geringe aantal zaken voor de rechtbank werd al beantwoord. Heel wat onderschepte overtreders betalen onmiddellijk hun boete met de bankkaart en dan is het dossier afgehandeld. Men kan ook achteraf nog betalen, en ook dan is de zaak afgehandeld. Het parket komt pas aan bod in een latere fase en als dan de minnelijke schikking nog niet betaald wordt, komt de zaak voor de rechter. Het bevel tot betaling dat ongeveer een jaar bestaat, zal tot nog minder dossiers voor de rechtbank leiden, en in ieder geval slechts op initiatief van de overtreder.

Het verhogen van de pakkans (hoeveel politiemensen zijn hiervoor nodig?) is een moeilijke vraag. Dit vergt grote studies en Centrex kan niet vooruitlopen.

Wanneer vraagt het parket beelden? Dat gebeurt wel eens, bijvoorbeeld wanneer een 95-jarige autobestuurder in de bebouwde kom werd geflitst. Maar niet elke bestuurder is herkenbaar.

Een proefproject met heel veel voertuigen leidt tot zeer veel vaststellingen van overtredingen inzake mobiel

l'usage du téléphone au volant ont été constatées. Lorsque le public est informé, ce nombre diminue.

En ce qui concerne les bases de données (véhicules non assurés ou en défaut de contrôle technique), il existe une marge d'erreur. Il est proposé de corriger les problèmes et des projets sont en cours pour réduire cette marge d'erreur à zéro.

Les caméras ANPR sont techniquement utilisables pour repérer les personnes qui ne sont pas autorisées à conduire.

M. Stijn Daniels (Institut Vias) indique que les données biométriques ne sont pas utilisées dans le test de *Vias*. L'automobiliste est photographié afin de constater l'utilisation d'un appareil de communication, mais il n'est pas identifié. Si l'on veut instaurer un système de contrôle du respect des règles, une technologie telle que l'ANPR est indispensable. L'algorithme enregistre les véhicules et les comportements et procède à une première reconnaissance de certains comportements. Les images négatives sont supprimées tandis que les autres sont examinées par une personne physique. Autrement dit, le constat des infractions n'est pas automatisé à l'heure actuelle.

Le projet de recherche mené par *Vias* respecte la législation relative à la protection des données. L'APD a également demandé comment le test s'est déroulé. *Vias* a répondu en détail à cette question à la satisfaction de l'APD. Selon *Vias*, il est du reste évident que l'instauration des systèmes retenus doit être en totale conformité avec la loi et que les droits de l'individu doivent être préservés.

L'objectif du test était d'examiner la technologie et ses différentes utilisations possibles. Le résultat est clair: cette technologie est prometteuse. On pourrait ainsi viser systématiquement un certain type d'infractions lors des contrôles (appels au volant, par exemple). En 2013, on enregistrait environ 118 000 constatations et ce nombre est pratiquement resté constant. On constate par ailleurs qu'en Belgique, il faut parcourir environ 27 000 kilomètres avant d'être sanctionné pour cette infraction. Cela correspond au taux actuel de contrôle de l'application de la législation. Sans technologie, les choses ne vont pas progresser. La présence physique d'un policier en rue est une solution plus envahissante et l'examen de l'intérieur du véhicule est alors plus subjectif. La technologie offre davantage de possibilités et il est opportun de l'appliquer tout en respectant, bien évidemment, les équilibres qui s'imposent. Le débat mené à propos de la nouvelle technologie rappelle certains arguments utilisés par le passé à propos des radars:

bellen achter het stuur. Wanneer de personen op de hoogte zijn, daalt het aantal.

Voor de databanken (niet-verzekerde of niet-gekeurde voertuigen) bestaat een foutenmarge. De aanpassing van de problemen wordt voorgesteld; er lopen projecten om tot nul foutenmarge te komen.

Men kan ANPR-camera's technisch gebruiken om personen op te sporen die niet mogen rijden.

De heer Stijn Daniels (Vias institute) geeft aan dat er niet met biometrische gegevens wordt gewerkt in de test van *Vias*. De bestuurder van het voertuig wordt gefotografeerd om het gebruik van een communicatietoestel vast te stellen, maar wordt niet herkend. Wil men een handhavingssysteem invoeren aan de hand van herkenning, dan is technologie zoals ANPR wel nodig. Het algoritme registreert voertuigen en gedragingen en gaat een eerste herkenning verrichten van bepaalde gedragingen. Beelden die negatief zijn, worden verwijderd, de andere worden nagekeken door een fysiek persoon. Met andere woorden, overtredingen worden thans niet automatisch vastgesteld.

Het onderzoeksproject van *Vias* leeft de wetgeving inzake gegevensbescherming rigoreus na. De GBA heeft ook een vraag gesteld over de wijze waarop de test is verlopen en *Vias* heeft hierop uitgebreid geantwoord, tot tevredenheid van de GBA. Voor *Vias* is het overigens vanzelfsprekend dat de invoering van bepaalde systemen volledig in overeenstemming moet zijn met de wet en de rechten van het individu moet vrijwaren.

Het doel van de test was de technologie te onderzoeken en na te gaan hoe men die kan gebruiken. Het resultaat is duidelijk: deze technologie is beloftevol. Het doel kan zijn om een bepaald soort overtredingen (bellen aan het stuur) systematisch na te gaan. In 2013 had men ongeveer 118 000 vaststellingen, en aantal is ongeveer hetzelfde gebleven. Het blijkt overigens dat men in België ongeveer 27 000 kilometer moet rijden om hiervoor te worden beboet. Dit is het huidige handhavingsspeil en zonder technologie zal men geen vooruitgang boeken. De fysieke aanwezigheid van een politieagent op straat is opdringeriger en het binnenkijken in de auto gebeurt subjectiever. De technologie biedt meer mogelijkheden en het is wenselijk om daarvan gebruik te maken, met respect uiteraard voor de nodige evenwichten. Het debat inzake de nieuwe technologie herinnert aan sommige argumenten in het verleden tegen flitscamera's: wat met de privacy of de verwerkingscapaciteit? Maar het nut van flitscamera's wordt nu niet meer betwist: de veiligheid

quid du respect de la vie privée ou de la capacité de traitement? L'utilité des radars n'est toutefois plus remise en cause aujourd'hui: la sécurité routière s'est améliorée et une capacité policière a été libérée.

L'ambition ultime de Vias en tant qu'institut actif dans le domaine de la prévention est de réduire à zéro le nombre d'infractions liées à l'utilisation d'appareils de communication au volant, et cet objectif peut être atteint en utilisant efficacement les appareils tout en respectant la vie privée.

IV. — RÉPLIQUES DES MEMBRES

M. Jef Van den Bergh (CD&V) explique les différences entre les deux propositions de loi, et donc entre sa proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (DOC 55 1234/001) et la proposition de loi de M. Joris Vandenbroucke modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55 1722/001).

Cette deuxième proposition vise l'arrêté royal alors que la première vise une perspective plus générale. Peu d'observations ont été formulées à cet égard, à l'exception d'une observation de M. Bruggeman évoquant la zone d'évitement. Les orateurs ont-ils une préférence?

L'institut Vias a mené le projet-pilote en solo. La police souhaitait y participer, mais des objections juridiques ont été soulevées à cet égard. Il serait souhaitable de réfléchir à la réalisation de projets visant l'utilisation de nouvelles technologies au sein de la police qui n'éveilleraient pas de soupçons fondés sur l'argument que la police finira par également utiliser ces nouvelles technologies à l'avenir. En conséquence, il serait certainement utile de modifier le cadre juridique à cet égard.

V. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

M. Koen Gorissen (membre de l'Organe de contrôle de l'information policière) souligne que les caméras

op de weg is erop vooruitgegaan en er werd capaciteit vrijgemaakt bij de politie.

De ultieme ambitie van Vias als preventie-instituut is dat er geen enkele overtreding meer wordt begaan met het gebruik van communicatietoestellen in het verkeer; dat kan met een efficiënt gebruik van toestellen, op voorwaarde dat de privacy wordt gerespecteerd.

IV. — REPLIEKEN VAN DE LEDEN

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) legt de verschillen uit tussen de twee wetsvoorstellen, namelijk het door hemzelf ingediende wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234/001), en het door Joris Vandenbroucke ingediende wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55 1722/001).

Het tweede wetsvoorstel focust op het koninklijk besluit, terwijl het eerste een algemener perspectief voor ogen houdt. Hierop werd weinig commentaar geleverd, met uitzondering van een opmerking van de heer Bruggeman, toen hij naar de verdrijvingsstrook verwees. Is er een bepaalde voorkeur?

Vias heeft het proefproject alleen uitgevoerd; de politie wilde wel deelnemen, maar er werden juridische bezwaren geopperd. Het is wenselijk een reflectie te voeren over het uitvoeren van projecten met nieuwe technologieën bij de politie zonder dat hierbij verdachtmakingen zouden ontstaan, omdat de politie uiteindelijk ook die nieuwe technologieën nadien zal gebruiken. Een aangepast juridisch kader is dus zeker nuttig.

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De heer Koen Gorissen (Controleorgaan op de politieke informatie) onderstreept dat ANPR gericht is op

ANPR servent à contrôler les plaques d'immatriculation, et pas l'identité des conducteurs, ni leur comportement.

En ce qui concerne les radars automatiques, leur utilisation est réglementée par la loi relative à la police de la circulation routière. On pourrait fixer des délais pour la conservation des images ou l'utilisation de celles-ci, rien n'étant aujourd'hui prévu par cette loi.

Il est question de données biométriques lorsqu'un logiciel (basé sur l'IA) est utilisé pour passer des photos au crible.

L'utilisation de nouvelles technologies dans le cadre d'un projet-pilote ne pose de problème lorsqu'un cadre légal prévoit cet usage. Il a par exemple été impossible d'utiliser des drones dotés de la technologie de reconnaissance faciale dans le cadre d'un projet-pilote visant à localiser des enfants perdus parce que le cadre légal applicable à la police n'avait pas été modifié.

RAPPORT DE L'AUDITION DU 28 SEPTEMBRE 2021

Propositions de loi jointes:

— proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. (DOC 55 1234/001)

— proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55 1722/001).

Audition de:

— M. Paul De Hert (professeur à la VUB)

I. — EXPOSÉ DE L'INVITÉ

Pour l'exposé de M. Paul De Hert (professeur à la VUB), il est renvoyé à la présentation de l'orateur ainsi

nummerplaatherkenning, en niet op de identiteit van de persoon achter het stuur en zijn gedrag.

Wat flitscamera's betreft, wordt het gebruik ervan geregeld door de wegverkeerswet. Er zijn geen termijnen voor het bewaren van beelden of de doelstelling ervan; dit zou uitgewerkt mogen worden.

Er is sprake van biometrische gegevens wanneer software (AI) wordt losgelaten op foto's.

Nieuwe technologie aanwenden in een proefproject is geen probleem als hiervoor een wettelijk kader bestaat. Zo was het gebruik van drones met gezichtsherkenning om verloren kinderen op te sporen in een proefproject niet mogelijk, omdat het wettelijke kader voor de politie niet is aangepast.

VERSLAG VAN DE HOORZITTING VAN 28 SEPTEMBER 2021

Samengevoegde wetsvoorstellen:

— wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234/001)

— wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55 1722/001).

Hoorzitting met:

— de heer Paul De Hert (hoogleraar aan de VUB)

I. — UITEENZETTING VAN DE GENODIGDE SPREKER

Voor de uiteenzetting van de heer Paul De Hert (hoogleraar aan de VUB) wordt verwezen naar de presentatie

qu'au rapport numérique de la réunion du 28 septembre 2021 disponible sur le site web de la Chambre des représentants (cf. <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U2079>).

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle que la protection de la vie privée doit être un point central de la réflexion sur le développement de caméras contrôlant l'utilisation du GSM au volant. Il reste convaincu que cette utilisation est dangereuse et cause de nombreux accidents de la route.

L'orateur revient sur les propos du professeur De Hert soulignant un problème de la protection de la vie privée avec la mise en place de caméras ANPR. Celles-ci sont utilisées pour de nombreux objectifs, notamment pour le contrôle de la vitesse. Il comprend donc que certains éléments de la proposition de loi DOC 55 1234/001 doivent être adaptés pour mieux cadrer la protection de la vie privée.

Par la suite, l'intervenant rappelle que l'objectif de la proposition de loi DOC 55 1234/001 n'est pas de contrôler l'utilisation du GSM au volant via la reconnaissance faciale, mais bien via les plaques d'immatriculation. De plus, il affirme que le logiciel lié aux caméras fera une première sélection, mais qu'ensuite un agent qualifié déterminera si le conducteur est en infraction. Ce système est déjà utilisé en Australie, de même qu'aux Pays-Bas, avec l'approbation de la commission de la protection de la vie privée. Une voie qui cadre cette protection et qui respecte les libertés constitutionnelles est donc possible.

De plus, M. Van den Bergh souligne l'importance de mentionner que les données récoltées ne seront utilisées que dans le cadre du contrôle de l'utilisation du GSM au volant. Il affirme également que ces données récoltées seront effacées si une infraction n'est pas constatée.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) souligne également que l'utilisation de caméras est un point sensible vis-à-vis de la protection de la vie privée. D'autre part, il ressent aussi la préoccupation des citoyens à augmenter la sécurité routière et ils sont prêts à mettre les moyens.

Le test effectué par VIAS sur une partie du ring d'Anvers a démontré que beaucoup d'infractions ne sont pas constatées par un agent qualifié. Ceci indique aussi que les caméras n'ont pas les mêmes effets que

van de spreker, alsook naar het digitale verslag van de vergadering op 28 september 2021 op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers (cf. <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U2079>).

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wijst erop dat de bescherming van de persoonlijke levenssfeer centraal moet staan bij de beraadslaging inzake het inzetten van camera's om gsm-gebruik achter het stuur te controleren. Hij blijft ervan overtuigd dat gsm-gebruik achter het stuur gevaarlijk is en veel verkeersongevallen veroorzaakt.

De spreker gaat in op de uiteenzetting van professor De Hert, die aangeeft dat de installatie van ANPR-camera's problemen doet rijzen inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Die camera's worden voor veel doeleinden gebruikt, onder meer voor snelheidscontroles. Derhalve begrijpt de spreker dat bepaalde elementen van wetsvoorstel DOC 55 1234/001 moeten worden aangepast om de bescherming van de persoonlijke levenssfeer wettelijk beter te regelen.

De spreker wijst er voorts op dat wetsvoorstel DOC 55 1234/001 gsm-gebruik achter het stuur niet beoogt te controleren via gezichtsherkenning, maar aan de hand van de nummerplaten. Bovendien stelt hij dat de camerasoftware een eerste selectie zal maken, waarna een bevoegde politieagent zal bepalen of de bestuurder in overtreding is. Dat systeem wordt thans reeds gebruikt in Australië, maar ook in Nederland, met de goedkeuring van de gegevensbeschermingsautoriteit. Het is dus mogelijk die bescherming wettelijk te regelen én de grondwettelijke vrijheden in acht te nemen.

Daarnaast benadrukt de heer Van den Bergh dat de verzamelde gegevens alleen zullen worden gebruikt om toe te zien op het gsm-gebruik achter het stuur. Hij stelt ook dat die gegevens zullen worden gewist indien geen overtreding wordt vastgesteld.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) benadrukt eveneens dat het gebruik van camera's gevoelig ligt op het vlak van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Anderzijds voelt hij dat de burgers begaan zijn met de verhoging van de verkeersveiligheid; zij vragen dat daarvoor middelen worden ingezet.

Uit het proefproject van *Vias institute* op een deel van de Antwerpse Ring blijkt dat een bevoegde politieagent veel overtredingen niet vaststelt, en dus ook dat camera's niet hetzelfde effect hebben als manuele vaststellingen.

les constatations manuelles. Il reste convaincu que sur le long terme, le conducteur ne sera plus distrait par le GSM. Même si les véhicules sont équipés pour faciliter l'utilisation du GSM en kit main libre, beaucoup de conducteurs continuent de l'utiliser au volant.

L'orateur souligne que les technologies disponibles comme les caméras doivent être utilisées pour garantir une meilleure sécurité sur la route. Dans la même lignée, il se réjouit des suggestions émises dans la proposition de loi DOC 55 1234/001. Il rappelle que l'objectif n'est pas de ressembler à système autoritaire et que les images récoltées ne seront pas utilisées pour d'autres procédures juridiques.

M. Wouter Raskin (N-VA) rejoint les propos des précédents orateurs et souligne l'importance de trouver un équilibre entre la sécurité routière et la protection des données privées. Il faut, en effet, une garantie que les données ne seront pas utilisées pour d'autres activités et que la Belgique ne bascule pas vers un état policier.

Lors de la précédente audition, il a été énoncé qu'il était urgent de prévoir des dispositions pour la protection des données privées. Les photos prises par les caméras ANPR peuvent avoir une force probante supplémentaire. Il se demande donc si l'article 8.4 du Code de la route peut être appliqué.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) souligne que l'utilisation des caméras dans le cadre du contrôle du GSM au volant est une question compliquée. La sécurité des routes doit être mise au premier plan mais en trouvant un équilibre entre la protection des données privées et la législation. Des mesures ont été prises dans l'accord gouvernemental. Une des mesures consiste notamment à prendre en flagrant délit les personnes en infraction. Elle considère que les propositions de loi (DOC 551234/001 et DOC 1722/001) peuvent contribuer à cette mesure et augmenter les constatations en flagrant délit. L'oratrice rappelle également que la proportionnalité ne peut jamais être oubliée. L'objectif est de limiter des comportements dangereux mais pas de verbaliser l'ensemble des citoyens.

Concernant les types de caméras, l'intervenante reprend l'avis du COC affirmant qu'une caméra ANPR lit les plaques d'immatriculation, identifie les véhicules et lie ces informations avec le titulaire du véhicule. Cependant, celle-ci ne peut pas identifier certains comportements. Néanmoins, un agent qualifié doit encore traiter ces informations et constater l'infraction. Elle demande plus d'informations à ce sujet et aussi de savoir quelles sont les précautions à prendre.

De spreker blijft ervan overtuigd dat de bestuurder op lange termijn niet meer door zijn gsm zal worden afgeleid. Thans kan reeds in veel voertuigen handenvrij worden gebeld, maar toch blijven veel bestuurders volharden in de boosheid.

De spreker benadrukt dat de beschikbare technologieën, zoals camera's, moeten worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hij is dan ook ingenomen met de suggesties van wetsvoorstel DOC 55 1234/001. Hij wijst erop dat niet naar een autoritair systeem wordt gestreefd en dat het verzamelde beeldmateriaal niet voor andere juridische procedures zal worden gebruikt.

De heer Wouter Raskin (N-VA) treedt het betoog van de vorige sprekers bij en benadrukt dat een evenwicht moet worden gevonden tussen de verkeersveiligheid en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Er moet inderdaad worden gewaarborgd dat de gegevens niet voor andere doeleinden zullen worden gebruikt; België mag niet afglijden naar een politiestaat.

Tijdens de vorige hoorzitting werd erop gewezen dat dringend moet worden voorzien in bepalingen ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De beelden van de ANPR-camera's kunnen bijkomende bewijskracht hebben. Zodoende vraagt de spreker zich af of artikel 8.4 van de Wegcode kan worden toegepast.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) benadrukt dat het gebruik van de camera's om gsm-gebruik achter het stuur te controleren, een complex probleem is. De verkeersveiligheid moet voorop staan, maar evenzeer moet een evenwicht worden gevonden tussen de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de wetgeving. Het regeerakkoord voorziet in maatregelen ter zake, zoals het verhogen van de pakkans van de overtredders. De spreekster is van oordeel dat de wetsvoorstellen (DOC 55 1234/001 en DOC 55 1722/001) ertoe kunnen bijdragen om overtredders op heterdaad te kunnen betrappen. Daarnaast wijst de spreekster erop dat de evenredigheid niet over het hoofd mag worden gezien. Het ligt in de bedoeling risicogedrag aan banden te leggen, niet alle burgers op de bon te slingeren.

Wat het type camera's betreft, verwijst de spreekster naar het advies van het COC, dat stelt dat een ANPR-camera de nummerplaten leest, de voertuigen identificeert en die informatie koppelt aan de eigenaar van het voertuig. Bepaalde gedragingen kan een dergelijke camera echter niet vaststellen. Niettemin is er nog steeds een bevoegde agent nodig om die informatie te verwerken en de overtreding vast te stellen. De spreekster vraagt hierover meer informatie en wil ook weten welke voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen.

Ensuite, l'oratrice revient sur la clarté des règles. En effet, le Code de la route contient beaucoup de "jargons juridiques" parfois pas très compréhensibles pour les citoyens. Elle souligne que lors de précédentes auditions les orateurs plaidaient pour une révision de l'article 62 du Code de la route et pour le rendre plus clair. Elle demande si le professeur De Hert partage cet avis et quels critères doivent être pris en compte.

Concernant le DPIA (*data protection impact assessment*), l'intervenante rappelle que ce système était utilisé pour d'autres caméras dans le cadre limité de certaines infractions conformément à l'article 62 du Code de la route. Elle demande si cette analyse doit être réalisée de manière ponctuelle ou régulière, faut-il en faire lors de l'installation d'un nouvel appareil?

En conclusion, Mme Buyst affirme que la réelle solution est de changer le comportement du conducteur au volant et augmenter la sécurité routière mais pas nécessairement via les nouvelles technologies. Dans un monde idéal, il serait possible d'éviter les combinaisons GSM/conduite avec des technologies. Dans la même lignée, elle se demande si des alternatives existent pour justement prévenir contre ce type de comportement.

M. Frank Troosters (VB) estime que les propos tenus par le professeur De Hert étaient critiques à l'égard de l'utilisation de caméras pour constater une infraction. Il est néanmoins d'avis qu'une victime de la route est une victime de trop. Ce slogan ne peut pas être toujours utilisé comme excuse pour appliquer certains systèmes qui pourraient porter préjudice à la vie privée.

M. Emmanuel Burton (MR) considère que le nœud du problème réside dans la combinaison de l'augmentation de la sécurité des routes et celui du respect de la vie privée. Les deux propositions de lois (DOC 551234/001 et DOC 1722/001) posent des questions philosophiques mais aussi pratiques pour le futur.

L'orateur se dit intrigué par la précision des terminologies et de la technologie. En effet, s'il y a une volonté de changer une loi qui date de plusieurs décennies, il est important de tenir compte de cette technologie et des conséquences qu'elle pourrait engendrer. Il préconise néanmoins une adaptation de la législation actuelle.

L'intervenant revient sur l'étude d'impact et souligne son importance pour en tirer des leçons. Son groupe préconise une prudence par rapport aux moyens utilisés, au respect de la vie privée et que la clarté doit être totale.

Vervolgens brengt de sprekerster de helderheid van de regels ter sprake. De Wegcode bevat immers veel juridisch jargon dat voor de burgers niet altijd gemakkelijk te begrijpen is. Ze benadrukt dat de sprekers tijdens de vorige hoorzittingen hebben gepleit voor een herziening en een duidelijker formulering van artikel 62 van de Wegcode. Ze vraagt of professor De Hert het daarmee eens is en welke criteria er volgens hem in aanmerking moeten worden genomen.

Aangaande de DPIA (*data protection impact assessment*) wijst de sprekerster erop dat dit systeem in de beperkte context van bepaalde inbreuken ook voor andere camera's werd gebruikt overeenkomstig artikel 62 van de Wegcode. Ze vraagt of die analyse eenmalig dan wel op regelmatige basis moet worden uitgevoerd. Is die analyse nodig bij de installatie van een nieuw toestel?

Tot besluit stelt mevrouw Buyst dat de echte oplossing erin bestaat het gedrag van de bestuurder te veranderen en de verkeersveiligheid te verhogen, maar dat dit niet noodzakelijk via nieuwe technologieën hoeft te gebeuren. In een ideale wereld zou gsm-gebruik achter het stuur kunnen worden voorkomen met technologische ingrepen. Evenzo vraagt ze zich af of er alternatieven bestaan om dergelijk gedrag te voorkomen.

De heer Frank Troosters (VB) vat de verklaringen van professor De Hert op als kritiek op het gebruik van camera's om een overtreding vast te stellen. Toch is hij van mening dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Die slogan mag niet te allen tijde worden gebruikt als excuus voor het gebruik van bepaalde systemen die de persoonlijke levenssfeer zouden kunnen aantasten.

De heer Emmanuel Burton (MR) ziet in het gelijktijdig streven naar meer verkeersveiligheid en meer eerbied voor de persoonlijke levenssfeer de kern van het probleem. Beide wetsvoorstellen (DOC 55 1234/001 en DOC 55 1722/001) stellen niet alleen filosofische maar ook praktische problemen voor de toekomst.

De spreker geeft aan geïnterigeerd te zijn door de nauwkeurigheid van de terminologie en de technologie. Bij de wijziging van een decenniaoude wet dient rekening te worden gehouden met die technologie en met de mogelijke gevolgen ervan. Niettemin pleit hij voor een aanpassing van de huidige wetgeving.

De spreker gaat nader in op de impactanalyse en benadrukt dat er lessen uit moeten worden getrokken. Zijn fractie pleit voor omzichtigheid met betrekking tot de aangewende middelen en de inachtneming voor de persoonlijke levenssfeer. Volstreekte transparantie is geboden.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rappelle son souhait de limiter le nombre d'accidents sur les routes en respectant la vie privée. Elle considère qu'une méfiance existe à l'égard des caméras intelligentes et qu'elles sont une solution un peu "passe-partout". Elle souligne qu'il faut que les données soient récoltées correctement en évitant tout abus. De plus, elle affirme que le nombre effectif au sein de la police ne permet pas de gérer et contrôler correctement ces caméras au vu de leur grand nombre sur le territoire. Les caméras ne remplacent pas le personnel mais génèrent du travail supplémentaire.

L'oratrice se demande également ce qu'il en est des caméras privées et d'entreprises. Elle estime qu'il n'y a pas de preuves scientifiques qui prouvent l'effet dissuasif des caméras de surveillance. Selon ses propos, ceci profite seulement au secteur de sécurisation.

Ensuite, l'intervenante revient sur les risques de piratage. Les banques de données sont souvent piratées. Elle se demande dès lors comment peut-on sécuriser cela. Elle se dit inquiète et préfère passer par des technologies déjà présentes dans le véhicule qui obligeraient le conducteur à utiliser le kit main libre.

Concernant la collecte des données, l'intervenante se demande quels sont les problèmes à ce niveau-là.

Pour conclure, Mme Vindevoghel fait un parallèle avec l'alcool au volant et elle se demande s'il est n'est possible d'envisager des campagnes de sensibilisation sur une conduite plus sûre.

M. Josy Arens (cdH) souligne le côté inhumain des caméras-radars car cela reste subjectif. Néanmoins, son groupe affirme vouloir œuvrer dans l'amélioration de la sécurité routière et il aimerait obliger les constructeurs automobiles à ajouter de l'équipement qui améliorerait la sécurité du conducteur.

L'orateur souligne que le GSM en main libre est aussi une distraction et peut déboucher vers un accident. Or la caméra ne détecte pas ce type d'utilisation du GSM. Il se demande dès lors quelles sont les alternatives. Il préconise également une adaptation de la législation.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) admet que l'utilisation de ces caméras peut avoir un impact sur la vie privée. Néanmoins, l'utilisation du GSM au volant semble être une cause importante d'accidents sur la route. Il lui semble donc justifié d'intensifier le contrôle avec le respect de la vie privée des conducteurs. Elle

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) herhaalt dat ze het aantal verkeersongevallen wil zien dalen, maar dat tegelijk de persoonlijke levenssfeer moet worden geëerbiedigd. Volgens haar heerst wantrouwen jegens intelligente camera's; ze worden in zekere zin te pas en te onpas aangewend. Ze benadrukt dat de gegevens correct moeten worden verzameld en dat elk misbruik moet worden voorkomen. Bovendien wijst ze erop dat de personeelssterkte van de politie niet volstaat om die camera's correct te kunnen beheren en controleren; er staan immers heel veel dergelijke camera's op het Belgische grondgebied. De camera's vervangen het personeel niet, maar brengen extra werk met zich.

De sprekerster vraagt zich ook af hoe het zit met de privécamera's en de camera's van bedrijven. Volgens haar is er geen wetenschappelijk bewijs dat bewakingscamera's een ontradend effect hebben en zouden ze enkel de beveiligingssector ten goede komen.

Vervolgens brengt de sprekerster de risico's van hacking ter sprake. Aangezien de gegevensbanken vaak worden gehackt, vraagt ze hoe die kunnen worden beveiligd. De sprekerster maakt zich zorgen en verkiest dat men gebruik maakt van de nu al in het voertuig aanwezige technologie die de bestuurder ertoe zou verplichten de uitrusting voor handenvrij bellen te gebruiken.

De sprekerster wil weten welke problemen het verzamelen van gegevens doet rijzen.

Tot besluit trekt mevrouw Vindevoghel een parallel met rijden onder invloed van alcohol. Ze vraagt zich af of er niet veeleer kan worden gekozen voor bewustmakingscampagnes inzake veiliger rijden.

De heer Josy Arens (cdH) benadrukt het onmenselijke aspect van radarcamera's; hun oordeel blijft immers subjectief. Toch wil zijn fractie werk maken van meer verkeersveiligheid; hij is voorstander van de verplichting voor autoconstructeurs om de wagens beter uit te rusten met het oog op de veiligheid van de bestuurder.

Het lid benadrukt dat handenvrij bellen evenzeer voor afleiding kan zorgen en een ongeval kan veroorzaken. De camera detecteert dergelijk gsm-gebruik echter niet, en dus vraagt de spreker zich af welke alternatieven er zijn. Hij pleit eveneens voor een aanpassing van de wetgeving.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) erkent dat het gebruik van dergelijke camera's een weerslag op de persoonlijke levenssfeer kan hebben. Dat neemt echter niet weg dat gsm-gebruik achter het stuur een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen is. Het lijkt haar dus terecht dat de controle wordt opgevoerd, evenwel met

estime qu'il n'est pas nécessaire que les données soient conservées, après constatation. Il s'agit d'un débat qui continuera au gré des évolutions technologiques. Le rôle du Parlement est donc de créer un cadre clair où la sécurité routière et le respect de la vie privée sont évalués. Elle se demande donc quel cadre peut être choisi qui garantit les deux éléments.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) estime que cette audition permet un débat démocratique sur la proportionnalité entre la sécurité routière et le respect de la vie privée.

L'orateur revient sur le compromis technologie - vie privée qui a permis l'introduction d'appareils comme les caméras flash. Celles-ci ont permis de répondre aux objectifs de sécurité routière tout en ayant des balises solides. Cet équilibre est malheureusement plus atteint dans un certain nombre de législations. Dès lors, de nouvelles balises sont nécessaires. L'orateur souhaite donc plus de détails sur la question de la gestion des bases de données, à quel niveau les informations détenues par les caméras devraient se situer et quels sont les outils pouvant prévenir les abus et le piratage.

Concernant les caméras flash, l'intervenant rappelle qu'elles sont signalées sur des panneaux le long de la route. Les conducteurs sont donc au courant de leur présence. Il se demande s'il faudrait opter pour la même stratégie pour les caméras ANPR.

L'intervenant revient ensuite sur l'étude d'impact sur la vie privée. Il se demande si cette évaluation sera structurelle et ponctuelle.

Pour conclure, M. Parent souhaite savoir si le maintien de la liste présente dans la loi de 1968 était aussi une garantie démocratique pour avoir un débat à chaque élargissement de celle-ci.

III. — RÉPONSES DE L'INVITÉ

M. Paul de Hert (professeur à la VUB) a œuvré pour que la loi impose l'utilisation de panneaux d'information. Cependant, les dissensions communautaires ont finalement abouti à l'adoption d'une loi peu contraignante qui autorise une utilisation maximale des caméras. L'orateur préconise une application de *gentlemen* qui éviterait les

inachtneming van de persoonlijke levenssfeer van de bestuurders. Volgens haar hoeven die gegevens na de vaststelling niet te worden bewaard. Dit debat zal bij elke technologische evolutie opnieuw de kop opsteken. Het Parlement heeft dus tot taak heldere wetgeving tot stand te brengen, waarbij de verkeersveiligheid en de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer worden geëvalueerd. De spreker stelt daarom de vraag welk wettelijk kader beide aspecten kan waarborgen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) ziet in deze hoorzitting de mogelijkheid tot een democratisch debat over de evenredigheid tussen de verkeersveiligheid en de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer.

De spreker verwijst naar het compromis tussen technologie en persoonlijke levenssfeer, dat het gebruik van toestellen als flitscamera's mogelijk heeft gemaakt. Die camera's bieden de mogelijkheid de doelstellingen inzake verkeersveiligheid te verwezenlijken, terwijl het gebruik ervan tegelijk duidelijk afgebakend is. Bij een aantal wetten is dat evenwicht helaas zoekgeraakt. Er is dus nood aan nieuwe bakens. De spreker vraagt daarom meer details over het beheer van de gegevensbanken, over het niveau van informatie waarover de camera's mogen beschikken en over de instrumenten om misbruik en hacking te voorkomen.

Wat de flitscamera's betreft, wijst de spreker erop dat deze worden aangekondigd op panelen langs de weg. De bestuurders zijn dus op de hoogte van hun aanwezigheid. De spreker vraagt zich af of men voor de ANPR-camera's niet dezelfde strategie zou kunnen hanteren.

De spreker brengt vervolgens de analyse over de gevolgen voor de persoonlijke levenssfeer ter sprake en wil weten of die evaluatie structureel en op welbepaalde tijdstippen zal plaatsvinden.

Tot besluit vraagt de heer Parent of het behoud van de lijst in de wet van 1968 bedoeld is als een democratische waarborg opdat aan elke uitbreiding van die lijst een debat zou kunnen voorafgaan.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDE SPREKER

De heer Paul de Hert (hoogleraar aan de VUB) heeft ervoor geijverd dat het gebruik van informatieborden bij wet wordt opgelegd. Door communautaire onenigheid heeft men uiteindelijk echter een lege wet verkregen die het gebruik van camera's maximaal toestaat. Hij pleit voor een aanpak zoals onder gentlemen, waarbij

dérives totalitaires pour aboutir à un bon équilibre mais on préfère hélas prendre les citoyens en infraction plutôt que de les informer. Il est d'ailleurs curieux d'informer les usagers de la présence d'un dispositif appartenant à la police mais pas de la présence de la police elle-même. Il est en outre souhaitable d'appliquer une transparence maximale à l'égard de l'utilisation des caméras automatiques. Il n'est cependant pas dans les habitudes de la Région flamande d'informer, ce qui est regrettable. Par exemple, ce constat s'applique aussi aux radars-tronçons: le début de chaque tronçon est annoncé mais pas la fin. Cette pratique suscite un malaise: l'utilisateur est sans cesse contrôlé et risque d'être partout pris en infraction. En fait, tout dialogue démocratique avec les citoyens fait défaut et il incombera dès lors au législateur de se mettre au niveau des modestes usagers pour que la Belgique puisse se distinguer des régimes autoritaires qui contrôlent la population de près. Il serait préférable que la loi dispose que les contrôles relatifs à la téléphonie mobile au volant seront annoncés par des panneaux d'information le long des routes plutôt que de dissimuler ses intentions dans d'obscures dispositions. Si l'utilisation du *big data* n'est pas limitée, les pouvoirs publics perdront la confiance des citoyens. Des débats ont lieu dans la presse francophone à propos de l'architecture de la loi relative à la protection de la vie privée. Ils soulignent combien il importe que les pouvoirs publics gagnent la confiance des citoyens à l'ère du *big data*. Le gouvernement néerlandais de Mark Rutte a d'ailleurs chuté à cause d'un problème de respect de la vie privée.

La législation relative à la circulation routière est une *lex specialis* à l'égard de la législation relative aux caméras et c'est une bonne chose. En effet, la législation relative aux caméras est critiquée dès lors qu'elle autorise tout et que sa formulation est très générale. Il faut renoncer au rêve de pouvoir édicter une loi, une fois pour toutes, en matière de circulation routière. À cet égard, il convient d'accorder la préférence à un débat démocratique approfondi au Parlement en s'aidant d'une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD), mais il faut s'attendre à ce que les applications diffèrent au niveau local. En tout état de cause, on peut espérer que les caméras seront signalées, de même que la fin des zones.

La finalité des caméras fait débat: certains citoyens y voient une forme de harcèlement ou de pression, d'autres estiment qu'elles protègent effectivement la société. Moyennant une communication efficace, ces positions ne sont pas inconciliables. Si dans quelques années, le trafic se compose de voitures autonomes, la pertinence des caméras devra être reconsidérée. Pourrions-nous un jour renoncer à la surveillance? S'il y a des caméras sur le parcours d'une manifestation, il convient de les éteindre - sauf en cas de risque potentiel.

elkeen zich hoedt voor totalitaire trekjes om tot een goed evenwicht te komen. Jammer genoeg wil men liever de burger vangen als overtreder dan hem in te lichten. Merkwaardig is immers dat de weggebruiker wordt ingelicht over de aanwezigheid van een toestel van de politie, maar niet over die van politie zelf. Het is overigens wenselijk om de transparantie ten aanzien van het gebruik van onbemande camera's maximaal toe te passen. In het Vlaams Gewest werd echter geen traditie opgebouwd inzake informatie, wat men kan betreuren. Zo ook inzake trajectcontrole: het beginpunt wordt aangekondigd, maar niet het einde. Dit creëert een gevoel van onbehagen: je staat steeds onder controle en riskeert overal betrapt te worden. Eigenlijk ontbreekt het aan een democratische dialoog met de burger, en dus dient de wetgever te dalen tot het niveau van het kleinmenselijke, zodat België zich kan onderscheiden van autoritaire regimes waar de bevolking van nabij in het oog wordt gehouden. De wet kan beter aangeven dat controle op mobiele telefonie aan het stuur met een bord langs de weg wordt aangekondigd, in plaats van zich te verstoppen achter ingewikkelde bepalingen. Als er geen grenzen worden opgelegd voor het gebruik van *big data* zal de overheid het vertrouwen van de burger verliezen. In de Franstalige pers wordt gedebatteerd over de architectuur van de privacywetgeving en dit toont aan hoe belangrijk het is voor de overheid om in het *big data*-tijdperk vertrouwen te winnen. In Nederland is het kabinet-Rutte zelfs gevallen door een privacykwesitie.

De verkeerswetgeving is een *lex specialis* ten aanzien van de camerawetgeving en dit stemt tot tevredenheid, want de camerawetgeving is voor kritiek vatbaar: ze staat alles toe en is heel algemeen geformuleerd. De droom om inzake verkeer eens en voor altijd een wet te kunnen uitvaardigen, dient te worden opgegeven. Een grondig democratisch debat in het Parlement verdient daarbij de voorkeur, met een DPIA, maar allicht valt te verwachten dat de lokale toepassingen zullen variëren. In ieder geval mag men hopen dat de camera's aangekondigd worden, maar dat ook het eindpunt van een zone aangegeven wordt.

Over de bedoeling van de camera's bestaat discussie: sommige burgers menen dat het om pesten gaat, of om een vorm van belasting, anderen geloven dat er een reële zorg bestaat. Met goede communicatie is verzoening mogelijk. Als over een aantal jaren het verkeer uit zelfrijdende auto's bestaat, zal de pertinentie van camera's moeten worden herbekeken. Zal men ooit surveillance kunnen opgeven? Als op een plaats waar betoogd wordt camera's staan, is het zaak om de camera's uit te schakelen – tenzij een risico zich voordoet.

Dans une société qui valorise la proportionnalité, une fonction d'arrêt devrait être intégrée dans la législation relative aux caméras.

Il est opportun de procéder à une évaluation-cadre axée sur l'utilisation de l'IA. Outre des mécanismes adéquats d'équilibre des pouvoirs, l'intervention humaine est également nécessaire. Avant d'infliger une amende, il conviendrait de procéder à une analyse critique du personnel de la police. Selon le RGPD, ce ne sont pas les machines qui doivent dicter leur conduite aux humains, mais l'inverse.

L'article 62 doit-il être réécrit? L'organe de contrôle recommande d'intégrer une réglementation dans la loi de 1968 sur la circulation, sur le modèle de la loi sur la fonction de police. Une autre option consiste à se coordonner avec la loi de 2018 relative à l'introduction du RGPD en Belgique. Reproduire la législation relative à la protection de la vie privée dans de nouvelles lois n'est pas souhaitable, car cela conduit à de mauvais copier/coller dans la mesure où certains principes importants mentionnés dans le RGPD (proportionnalité et subsidiarité) se retrouvent oubliés, comme dans la loi sur la fonction de police.

Un mécanisme de "bac à sable" devrait également être envisagé. La législation relative à la protection de la vie privée n'interdit pas l'innovation et l'expérimentation, pourvu qu'un cadre spécifique soit prévu. Une procédure formelle impliquant l'autorité compétente en matière de données personnelles est recommandée.

Fondamentalement, et en résumé, il appartient à un parlement démocratiquement élu de mener le débat, car tous les citoyens conduisent des voitures et demandent des comptes. Un système de banque-carrefour et de hauts fonctionnaires statuant sur la protection de la vie privée et inconnus du public n'est pas du tout souhaitable. La question ultime est en effet de savoir comment la société du *big data* peut être soutenue démocratiquement.

Les rapporteurs,

Wouter RASKIN
Kim BUYST

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

In een samenleving die belang hecht aan proportionaliteit hoort een stopfunctie in camerawetgeving te worden ingebouwd.

Een kaderassessment met aandacht voor het gebruik van AI is nuttig. Naast adequate *checks and balances* is ook *human intervention* noodzakelijk. Het uitschrijven van een boete dient door een kritische analyse van het politiepersoneel te worden voorafgegaan. Voor de GDPR mogen machines de mens niet dicteren, maar hoort het omgekeerde van toepassing te zijn.

Dient artikel 62 te worden herschreven? Het Controleorgaan beveelt een uitgewerkte regeling in de wet van 1968 op het verkeer aan, naar het model van de wet op het politieambt. Een andere optie is coördineren met de wet van 2018 inzake de introductie van de GDPR in België. Overschrijven van privacywetgeving in nieuwe wetten is niet wenselijk, want dit leidt tot slechte *copy paste*-oefeningen; "toevallig" worden belangrijke principes die in de GDPR worden vermeld (proportionaliteit en subsidiariteit) immers vergeten, zoals in de wet op het politieambt.

Een *sandbox*-mechanisme dient eveneens in beschouwing te worden genomen. De privacywetgeving verbiedt geen innovatie en experimenten, op voorwaarde dat een specifiek kader wordt geboden. Een formele procedure die de autoriteit bevoegd voor persoonsgegevens betreft, strekt tot aanbeveling.

Fundamenteel gesproken en samengevat komt het een democratisch verkozen parlement toe het debat te voeren, want alle burgers rijden met de auto en willen verantwoording. Een systeem met een kruispuntbank en hoge ambtenaren die beslissen over de privacy en die niemand kent, is helemaal niet wenselijk. De uiteindelijke vraag is immers hoe de *big data*-maatschappij democratisch kan worden ondersteund.

De rapporteurs,

Wouter RASKIN
Kim BUYST

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE



Hoorzitting: GSM aan het stuur Séance d'audition : le GSM au volant

(09/06/2021)



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Voorliggend voorstel (DOC 55 1776/001)

8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen elektronisch apparaat met een scherm vasthouden, noch manipuleren zonder dat het aan het voertuig bevestigd is.

Proposition à l'examen (DOC 55 1776/001)

8.4. Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut pas tenir en main un appareil électronique doté d'un écran, ni le manipuler si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule.



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Voorliggend voorstel (DOC 55 1776/001)

8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder [...] → OK

Proposition à l'examen (DOC 55 1776/001)

8.4. Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur [...] → OK

3



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Voorliggend voorstel (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] geen elektronisch apparaat met een scherm vasthouden, noch manipuleren [...].

Proposition à l'examen (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] ne peut pas tenir en main un appareil électronique doté d'un écran, ni le manipuler [...].

4



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Foto/photo: <https://www.gezondleven.be/>

Roken van een gewone sigaret → toegestaan
Roken van een e-sigaret zonder scherm → toegestaan
Roken van een e-sigaret met scherm → **verboden**

Fumer une cigarette ordinaire → autorisé
Fumer une e-cigarette sans écran → autorisé
Fumer une e-cigarette avec écran → **interdit**

5



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Foto/photo: <https://www.nokia.com/>



Foto/photo: <https://www.tomtom.com/>

Huidig art. 8.4 Wegcode:

- ✓ Gebruik afzonderlijke GPS in de hand: toegestaan
- ✓ Gebruik van de GPS-functie in een smartphone: niet toegestaan

Art. 8.4 actuel du code de la route :

- ✓ Utilisation d'un GPS séparé tenu en main : autorisé
- ✓ Utilisation de la fonction GPS dans un smartphone : non autorisé

6



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Oplossing?

8.4. [...] geen elektronisch **communicatie- of navigatie**apparaat met een scherm vasthouden, noch manipuleren [...].

→ *Gebruik andere elektronische toestellen: art. 8.3 blijft van toepassing*

Solution ?

8.4. [...] ne peut pas tenir en main un appareil **de communication ou de navigation** électronique doté d'un écran, ni le manipuler [...].

→ *Utilisation d'autres appareils électroniques : l'art. 8.3 reste d'application*

7



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Voorliggend voorstel (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] met een scherm [...].

Proposition à l'examen (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] doté d'un écran [...]



Geen scherm → gebruik toegestaan

Pas d'écran → utilisation autorisée



Met scherm → gebruik niet toegestaan

Avec écran → utilisation non autorisée

Foto/photo: <https://www.retevis.com/>

8



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Oplossing?

8.4. [...] geen elektronisch **communicatie- of navigatieapparaat met een scherm** vasthouden, noch manipuleren [...].

→ *Gebruik andere elektronische toestellen: art. 8.3 blijft van toepassing*

Solution ?

8.4. [...] ne peut pas tenir en main un appareil **de communication ou de navigation** électronique **doté d'un écran**, ni le manipuler [...].

→ *Utilisation d'autres appareils électroniques : l'art. 8.3 reste d'application.*

9



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route

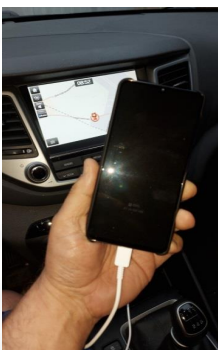


Voorliggend voorstel (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] zonder dat het aan het voertuig bevestigd is.

Proposition à l'examen (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule.



Verbonden met oplaadkabel → aan het voertuig bevestigd?

Connecté au moyen d'un câble de chargement → fixé au véhicule ?

10



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Doelstelling - Objectif



Foto/photo: <https://www.jellyjazz.be/>

11



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Voorliggend voorstel (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] zonder dat het ~~aan het voertuig bevestigd is~~ zonder dat het in het dashboard van het voertuig is ingebouwd of zonder dat het in een daartoe bestemde houder geplaatst is die stevig aan het dashboard of de voorruit van het voertuig is bevestigd.

Proposition à l'examen (DOC 55 1776/001)

8.4. [...] si ledit appareil ~~n'a pas été fixé au véhicule~~ n'est pas incorporé au tableau de bord du véhicule ou s'il n'est pas placé dans un support conçu à cet effet fermement fixé au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule.

12



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Besluit 1

8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen elektronisch communicatie- of navigatieapparaat vasthouden, noch manipuleren zonder dat het in het dashboard van het voertuig is ingebouwd of zonder dat het in een daartoe bestemde houder geplaatst is die stevig aan het dashboard of de voorruit van het voertuig is bevestigd.

Conclusion 1

8.4. Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut pas tenir en main un appareil de communication ou de navigation électronique doté d'un écran, ni le manipuler, si ledit appareil n'est pas incorporé dans le véhicule ou s'il n'est pas placé dans un support conçu à cet effet fermement fixé au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule.

13



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Qu'en est-il des émetteurs CB ?

Wat met CB-zenders?



3 delen:

- ✓ toestel
- ✓ kabel
- ✓ microfoon

3 parties :

- ✓ appareil
- ✓ câble
- ✓ microphone



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Besluit 2

8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen elektronisch communicatie- of navigatieapparaat vasthouden, noch manipuleren zonder dat het **volledig** in het dashboard van het voertuig is ingebouwd of zonder dat **volledig** het in een daartoe bestemde houder geplaatst is die stevig aan het dashboard of de voorruit van het voertuig is bevestigd.

Conclusion 2

8.4. Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut pas tenir en main un appareil de communication ou de navigation électronique doté d'un écran, ni le manipuler, si ledit appareil n'est pas **totale**ment incorporé dans le véhicule ou s'il n'est pas **totale**ment placé dans un support conçu à cet effet fermement fixé au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule.

15



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Art. 8.4 Tweede graad → derde graad

Geen bezwaar

- ✓ Art. 3 wetsvoorstel → OK
- ✓ Art. 4 wetsvoorstel → mits aangepast aan de eventuele wijzigingen aan het voorgestelde art. 8.4

Art. 8.4 deuxième degré → troisième degré

Pas d'objection

- ✓ Art. 3 proposition de loi → OK
- ✓ Art. 4 proposition de loi → moyennant adaptation des éventuelles modifications à l'art. 8.4 proposé

16



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Politie

Inwerkingtreding

- ✓ Voorzie voldoende tijd tussen de publicatie van de wet en de inwerkingtreding ervan, zodat technische aanpassingen in voertuigen mogelijk zijn

Entrée en vigueur

- ✓ Prévoyez suffisamment de temps entre la publication de la loi et son entrée en vigueur, de manière à permettre les adaptations techniques dans le véhicule.

17



Aanpassing art. 8.4 Wegcode Adaptation de l'art. 8.4 du Code de la route



Politie

Onbemand vaststellen

- ✓ Verkeerstechnisch geen bezwaar
- ✓ Advies gegevensbeschermingsautoriteit

Constatations en l'absence d'un agent qualifié

- ✓ Pas d'objection du point de vue technique de la circulation
- ✓ Avis de l'autorité de protection des données

18

PARTIE III: AVIS ÉCRITS

DEEL III: SCHRIFTELIJKE ADVIEZEN

1/9



ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE

Votre référence	Notre référence	Annexe(s)	Date
	DA210001		18/02/2021

Objet : Avis relatif à la proposition de loi modifiant la loi sur la circulation routière – appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (caméras)

L'Organe de contrôle de l'information policière (ci-après le 'COC' ou 'l'Organe de contrôle').

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel (M.B. du 5 septembre 2018, ci-après 'la LPD'), en particulier l'article 59 §1^{er}, 2^e al., l'article 71 et le Titre VII, en particulier l'article 236.

Vu la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données (ci-après la 'LAPD').

Vu la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (ci-après la 'LFP').

Vu la *Law Enforcement Directive* 2016/680 du 27 avril 2016 (ci-après la *LED*).

Vu la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

Vu la demande adressée par la Présidente de la Chambre en date du 29/12/2020 à l'Autorité de protection des données (APD) en vue d'émettre un avis concernant la proposition de loi modifiant la loi sur la circulation routière.

Vu la transmission, par l'APD en date du 15/01/2021, de la demande susmentionnée à l'Organe de contrôle.

Vu le rapport de Monsieur Koen Gorissen, membre-conseiller de l'Organe de contrôle.

Émet, le 18 février 2021, l'avis suivant.

I. Remarque préalable concernant la compétence de l'Organe de contrôle

1. À la lumière respectivement de l'application et de la transposition du Règlement 2016/679¹ et de la Directive 2016/680², le législateur a remanié en profondeur les tâches et missions de l'Organe de contrôle. L'article 4 §2, quatrième alinéa de la LAPD dispose qu'à l'égard des services de police au sens de l'article 2, 2°, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, les compétences, missions et pouvoirs d'autorité de contrôle tels que prévus par le Règlement 2016/679 sont exercés par l'Organe de contrôle.

2. L'Organe de contrôle doit être consulté lors de la préparation de la législation ou d'une mesure réglementaire ayant trait au traitement de données à caractère personnel par les services de police de la police intégrée (voir les articles 59 §1^{er}, 2^e alinéa et 236 §2 de la LPD, l'article 36.4 du RGPD et l'article 28.2 de la directive Police-Justice ou *LED*). L'Organe de contrôle a dans ce contexte pour mission d'examiner si l'activité de traitement projetée par les services de police est conforme aux dispositions du Titre 1^{er} (pour les traitements non opérationnels)³ et du Titre 2 (pour les traitements opérationnels) de la LPD⁴. En ce qui concerne en particulier les activités de traitement dans le cadre des missions de police administrative et/ou judiciaire, l'Organe de contrôle émet dès lors des avis soit d'initiative, soit à la demande du Gouvernement ou de la Chambre des Représentants, d'une autorité administrative ou judiciaire ou d'un service de police, concernant toute matière ayant trait à la gestion de l'information policière telle que régie par la Section 12 du Chapitre 4 de la loi sur la fonction de police⁵.

3. Par ailleurs, l'Organe de contrôle est également chargé, à l'égard des services de police, de l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale (en abrégé 'AIG'), telle que visée dans la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale, et de l'Unité d'information des passagers (ci-après dénommée en abrégé 'BELPIU') visée au Chapitre 7 de la loi du 25 décembre 2016, de la surveillance de l'application du Titre 2 de la LPD et/ou du traitement de données à caractère personnel tel que visé aux articles 44/1 à 44/11/13 de la loi sur la fonction de police, et/ou de toute autre mission qui lui est confiée en vertu ou par d'autres lois⁶.

¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données ou « RGPD »).

² Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (ci-après dénommée « directive Police-Justice » ou *Law Enforcement Directive (LED)*).

³ Article 4 §2, 4^e alinéa de la LAPD.

⁴ Article 71 §1^{er}, 3^e alinéa de la LPD.

⁵ Articles 59 §1^{er}, 2^e alinéa et 236, §2 de la LPD.

⁶ Article 71, §1^{er}, troisième alinéa juncto article 236, §3 de la LPD.

4. Enfin, l'Organe de contrôle est compétent à l'égard du Service Contentieux de l'Administration générale des Douanes et Accises en ce qui concerne les réquisitions adressées par ce service à la BELPIU dans des matières fiscales, et ce en vertu de l'article 281 §4 de la loi générale *sur les douanes et accises* du 18 juillet 1977, telle que modifiée par la loi du 2 mai 2019 *modifiant diverses dispositions relatives au traitement des données des passagers*.

II. Objet de la demande

5. Dans le formulaire de demande d'avis complété qui a été adressé à l'APD, les services de police sont cochés à la rubrique 4 de la Partie 2, et plus spécifiquement en réponse à la question de savoir si « *le projet a trait à ou implique un (des) traitement(s) de données à caractère personnel par une ou plusieurs des autorités suivantes* » ; pour cette raison, le projet a été transmis par l'APD à l'Organe de contrôle dans le cadre du principe du guichet unique.

III. Analyse de la demande

6. L'article 62 de la loi sur la circulation routière⁷ (LCR) est actuellement formulé comme suit : « ... *Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci.*
*Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des **appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié** font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, le procès-verbal en fait mention. ... »*

Cet arrêté royal⁸ du 18 décembre 2002 (ci-après dénommé 'l'arrêté royal') prévoit 12 infractions pour lesquelles les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fournissent des preuves matérielles ayant force probante particulière.

7. Le demandeur indique que les évolutions technologiques permanentes nécessitent d'adapter systématiquement l'arrêté royal. Le demandeur déclare ne pas comprendre pourquoi il existe une différence de traitement entre les différentes formes d'infractions constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, et plus précisément pourquoi cette

⁷ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (dénommée 'la loi sur la circulation routière', en abrégé 'LCR').

⁸ Arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire (dénommé 'l'arrêté royal relatif aux appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié').

force probante particulière vaut pour certaines infractions – inscrites dans l’arrêté royal – et pas pour d’autres.

8. La proposition de loi tend à supprimer l’obligation d’inscrire dans un arrêté royal les infractions constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié qui ont force probante particulière. La loi prévoirait dès lors, par analogie aux dispositions stipulées pour les appareils fonctionnant automatiquement en présence d’un agent qualifié, que les preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié font foi jusqu’à preuve du contraire pour toutes les infractions à la loi sur la circulation routière et à ses arrêtés d’exécution. C’est évidemment au législateur qu’il appartient d’étendre ou non la force probante particulière d’une constatation effectuée au moyen d’un appareil fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié à toutes les infractions possibles à la loi sur la circulation routière. Cependant, il convient d’établir clairement comment (par exemple au moyen de quels algorithmes, selon quels processus de traitement, avec ou sans recours à la technologie de reconnaissance faciale, etc.) ces constatations seront effectuées, quelles caméras pourront être utilisées et quelle réglementation s’appliquera à ces constatations (voir plus loin).

IV. Cadre légal

9. Autrement dit, la proposition de loi vise à abroger l’obligation d’inscrire dans un arrêté royal les infractions à la loi sur la circulation routière constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié qui ont force probante particulière. Une première question qui se pose est celle des motifs qui ont amené dans le passé le législateur à limiter ces infractions et à les inscrire dans un arrêté royal distinct. En vertu de quelle *ratio legis* a-t-on voulu créer une distinction en termes de force probante entre d’une part les infractions constatées par des caméras fonctionnant en présence d’un agent qualifié et d’autre part celles constatées par des caméras fonctionnant en l’absence d’un agent qualifié ? Une vérification de l’historique de l’article 62 a permis d’établir qu’il n’existe pas de documents parlementaires pour la loi du 16/03/1968 étant donné que celle-ci est en réalité un arrêté royal coordonnant plusieurs lois sur la circulation routière. L’actuel article 62 ne figurait pas dans l’arrêté royal du 16/03/1968, mais a été inséré par la suite par la loi du 04/08/1996 (article 8) relative à l’agrément et à l’utilisation dans la circulation routière d’appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l’absence d’un agent qualifié. Or, cette loi avait été précédée, et ce dès 1990, d’un long débat parlementaire sur les appareils fonctionnant automatiquement en présence et en l’absence d’un agent qualifié. Les travaux parlementaires de la loi du 04/08/1996 font en effet référence à un dossier législatif antérieur devenu caduc en raison de la dissolution des chambres. La lecture des travaux parlementaires des deux dossiers législatifs n’apporte

aucune réponse univoque à la question posée ci-avant. La seule explication se situe manifestement dans la nature des infractions, en ce sens que seules les infractions graves entrent en ligne de compte⁹.

La doctrine pertinente disponible n'apporte pas non plus de réponse univoque¹⁰.

La question demeure néanmoins : pourquoi **toutes** les infractions constatées par des caméras fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié devraient-elles à présent avoir force probante particulière ? À quelles éventuelles limites juridiques un tel élargissement est-il susceptible de se heurter ?

10. La motivation avancée pour la modification de loi, à savoir les « évolutions technologiques permanentes » et la nécessité en découlant d'adapter sans arrêt l'arrêté royal, n'est pas tout à fait claire ni d'ailleurs convaincante. Du fait des évolutions technologiques – la proposition fait notamment mention des caméras *ANPR*¹¹ –, les appareils automatiques offrent davantage de possibilités, de sorte qu'ils permettent désormais de constater davantage d'infractions qui peuvent/doivent alors être inscrites dans l'arrêté d'exécution. Cependant, même dans un tel scénario, il reste utile d'examiner si cette force probante particulière est ou non à sa place. Par ailleurs, la proposition de loi indique que l'arrêté royal doit être adapté « sans arrêt ». Or, il n'a pas été adapté tellement souvent depuis 1996 et les infractions qui y ont été ajoutées ne sont pas très nombreuses. De plus, la modification d'un arrêté royal est un acte légistique relativement simple qui ne nécessite aucune intervention de la part du législateur. La concertation au sein du Conseil des Ministres qui est prévue pour une telle modification implique en outre qu'un certain consensus politique doit être obtenu, ce qui offre une opportunité de mener le débat social sur le maintien de la circulation routière.

11. Conformément au formulaire de déclaration complété par le demandeur, il s'agit de traitements à des fins de surveillance ou de contrôle. Il s'agit d'un traitement entièrement automatisé consistant à recouper/associer des données à caractère personnel provenant de différentes sources. Le traitement peut conduire à une décision s'assortissant de conséquences préjudiciables pour l'intéressé. Les données qui sont enregistrées peuvent être communiquées ou sont accessibles à des tiers. Toutes ces caractéristiques sont autant d'indicateurs justifiant de faire preuve d'une attention/prudence particulière à l'égard de ces traitements. Il convient de mettre en place suffisamment de '*safeguards*'

⁹ Loi du 04/08/1996 – Travaux parlementaires de la législature 1995-1996 :

<https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?legislat=49&dossierID=577> ;

Législature précédente – projet de loi modifiant l'article 62 de la loi du 16/03/1968, caduc : <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?legislat=48&dossierID=474>.

¹⁰ P. DE HERT, « De strijd tegen verkeersovertredingen: Nut en juridische opportuniteit van de wet van 4 augustus 1996 », *RW* 1997, 105-112 ; B. DEWIT, « La force probante des constatations des agents verbalisants » dans *La Circulation Routière*, 160-203 ; P. LEVAIN, « Het bewijs in verkeerszaken », *Verkeer, Aansprakelijkheid, Verzekering* 2007, 319-324 ; BRUGGEMAN, « Art. 62 » dans *Wegverkeer, 2018* ; STERKENS, « De opsporing en vaststelling van inbreuken », *Bestendig handboek verkeer*, 209-237, 2020.

¹¹ *Automated Number Plate Recognition*, autrement dit la reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation.

/ 'checks and balances' afin de garantir la licéité de ces traitements. Raison de plus pour admettre qu'une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD, ou DPIA en anglais pour 'Data Protection Impact Assessment') aurait dans un tel cas une valeur ajoutée considérable vu qu'elle permettrait justement de réaliser une analyse de risques *a priori*, et donc d'inventorier certains risques et/ou dangers et de réfléchir à une manière de les limiter.

12. La proposition de loi ne précise d'ailleurs pas clairement quels types de caméras seraient utilisés pour réaliser ces constatations. Recourrait-on par exemple aussi à des caméras *ANPR* ? Comme le demandeur le précise dans l'exposé des motifs, de plus en plus d'infractions peuvent être et sont constatées de manière automatisée par des caméras *ANPR*. Dans la pratique, une part considérable des infractions à la loi sur la circulation routière sont effectivement constatées au moyen de caméras *ANPR* de la police. Cette réalité soulève des questions quant à la relation entre cette proposition – et d'ailleurs l'article 62 de la loi sur la circulation routière en lui-même – et la base et le régime de droit commun de l'utilisation de caméras par la police selon la LFP.

L'article 25/1 §1^{er} de la LFP est formulé en ces termes : « *La présente section règle l'installation et l'utilisation de caméras de manière visible par les services de police. Les caméras dont les modalités d'installation et d'utilisation par les services de police sont réglées par ou en vertu d'une législation particulière ne sont pas visées par la présente section.* »

Les caméras dont l'utilisation est réglée par la loi sur la circulation routière ne relèvent donc en principe pas du régime de droit commun des caméras et des caméras *ANPR* de la LFP. Les modalités d'utilisation des caméras *ANPR* sont en effet explicitement réglées par l'article 44/2 §3 de la LFP et relèvent donc bel et bien exclusivement du régime de la LFP.

La loi sur la circulation routière peut être considérée comme la *lex specialis* par rapport à la LFP. Le seul problème est que la loi sur la circulation routière ne contient pas de règles **élaborées** (au sens de la LFP) concernant les caméras *ANPR*. On peut d'ailleurs même se demander si l'article 62 de la loi sur la circulation routière fournit un régime **élaboré** pour les appareils fonctionnant automatiquement.

Quoi qu'il en soit, force est de constater que la grande majorité des infractions à la loi sur la circulation routière sont constatées au moyen de caméras *ANPR*, ou le seront à l'avenir. Ce constat soulève par conséquent des questions concernant notamment le consentement, les délais de conservation et les autres modalités prévues par la LFP, en ce sens que ces dispositions ne s'appliquent en principe pas aux caméras relevant de la loi sur la circulation routière.

13. En d'autres termes, cette proposition de loi semble être **l'occasion idéale** d'adapter les règles de l'article 62 de la loi sur la circulation routière ou de les mettre en conformité avec la LFP, ou du moins de faire la lumière sur la relation entre les deux. Autrement dit, quelle législation s'applique aux caméras *ANPR* ? Dans la pratique, les caméras *ANPR* ne sont par exemple pas uniquement utilisées

pour constater des infractions à la loi sur la circulation routière, mais aussi notamment pour contribuer de manière réactive à l'administration de la preuve pour n'importe quels délits (stupéfiants, traite/trafic des êtres humains, cambriolages et vols de cargaisons par des bandes itinérantes d'auteurs, etc.). Quelle est la relation entre cette réalité et le 6^e alinéa de l'article 62 de la loi sur la circulation routière, qui dispose que « *Sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'instruction criminelle, les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtes pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.* » ? Cette disposition est-elle viable actuellement, et le sera-t-elle a fortiori une fois que le réseau ANPR (AMS ou ANPR Management System) aura été entièrement déployé, sachant qu'il comptera à terme quelque 3.500 caméras ?

Le 5^e alinéa de l'article 62 de la loi sur la circulation routière (« *Le Roi peut, après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, fixer les modalités particulières d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par ces appareils. Lorsque la Commission n'a pas donné d'avis dans les délais qui lui sont légalement impartis, elle est supposée avoir donné son accord.* ») est également dépassé. Cette disposition fait en effet encore référence à l'ancienne Commission de la protection de la vie privée, sans compter que l'Organe de contrôle est actuellement l'autorité de protection des données compétente pour la police intégrée.

L'Organe de contrôle plaide en d'autres termes pour une révision globale de l'article 62 de la LCR et sa mise en conformité avec les dispositions de la LFP relatives à l'utilisation des caméras et aux banques de données techniques.

14. L'article 44/11/3septies de la LFP prévoit notamment l'utilisation de caméras ANPR pour les « *infractions relatives à la police de circulation routière, en application de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.* ».

L'article 44/11/3octies de la LFP prévoit en outre une « *analyse d'impact et de risques au niveau de la protection de la vie privée et au niveau opérationnel, notamment quant aux catégories de données à caractère personnel traitées, à la proportionnalité des moyens mis en œuvre, aux objectifs opérationnels à atteindre et à la durée de conservation des données nécessaire pour atteindre ces objectifs* ». Une telle AIPD a dans le passé été réalisée pour l'utilisation des caméras ANPR (pour l'AMS et la banque de données technique nationale), et donc aussi pour la liste restreinte des infractions constatées par ces appareils conformément à l'article 62 de la loi sur la circulation routière, telle que prévue dans l'arrêté royal. Si l'obligation d'inscrire ces infractions dans un arrêté royal est à présent abrogée, et que **toutes les infractions** à la LCR constatées par un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié acquièrent par conséquent une force probante

particulière, cet élargissement doit également faire l'objet d'une AIPD. Cela signifie que l'AIPD réalisée par les Ministres de l'Intérieur et de la Justice concernant l'AMS doit être actualisée.

15. Il est à cet égard important également de faire remarquer que dans l'état actuel de la législation, le comportement des personnes ne peut légalement PAS être traité/enregistré par des caméras ANPR dans une banque de données technique locale ou nationale. L'identification d'une personne par ces appareils n'est actuellement pas (encore) autorisée par la loi. En ce moment, seules les données suivantes peuvent être traitées, comme le prévoit l'article 44/11/3decies de la LFP : « *Les banques de données techniques créées suite à l'utilisation de caméras intelligentes de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation ou de systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation contiennent les données suivantes, si elles apparaissent sur les images des caméras :*

- 1° la date, le moment et l'endroit précis du passage de la plaque d'immatriculation,*
- 2° les caractéristiques du véhicule lié à cette plaque,*
- 3° une photo de la plaque d'immatriculation à l'avant du véhicule et le cas échéant, à l'arrière,*
- 4° une photo du véhicule,*
- 5° le cas échéant, une photo du conducteur et des passagers,*
- 6° les données de journalisation des traitements. »*

On peut par conséquent lire la plaque d'immatriculation, identifier le véhicule et établir un lien avec le titulaire du véhicule grâce à la plaque d'immatriculation, mais il n'est actuellement pas possible de procéder à un traitement (biométrique) de données du conducteur et/ou du passager qui permettraient une identification unique, de sorte qu'il n'est pas possible non plus de mettre des comportements (ou certaines infractions) – par exemple la conduite sans ceinture de sécurité, l'utilisation du GSM au volant (et éventuellement d'autres agissements que l'on aimerait interdire à l'avenir (par ex. lire le journal ou un livre, ...), etc. – en relation avec le conducteur. Dans l'état actuel de la législation, il semble dès lors difficile d'attribuer purement et simplement pour **toutes** les infractions à la loi sur la circulation routière une force probante particulière aux preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

Il appartient à l'auteur de la proposition d'analyser ces aspects plus en détail et de fournir des explications.

Comme nous le disions, c'est évidemment au législateur qu'il appartient d'étendre ou non la force probante particulière d'une constatation effectuée au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié à toutes les infractions possibles à la LCR. Cependant, il convient d'établir clairement comment (par exemple au moyen de quels algorithmes, selon quels processus de traitement, avec ou sans recours à la technologie de reconnaissance faciale, etc.) ces constatations seront effectuées au moyen des caméras ANPR. Ces modalités doivent être exposées dans une AIPD après si nécessaire une adaptation du cadre légal. De l'avis de l'Organe de contrôle, le cadre légal actuel pour le recours à la technologie de reconnaissance faciale n'est de toute

manière pas suffisant, indépendamment du constat que le traitement dans des banques de données techniques n'est *de lege lata* possible que pour les caméras ou systèmes *ANPR*.

16. Pour terminer, on peut aussi s'interroger sur la *ratio legis* de l'absence, à l'article 62 de la LCR, d'un contrôle démocratique (contrairement par exemple au Conseil communal, qui a en principe accès à l'AIPD réalisée par la police locale dans le cadre de l'utilisation de caméras dans une commune, et qui doit également fournir explicitement un consentement éclairé en vue de cette utilisation, comme le prévoient les articles 25/1 et suivants de la LFP). Le 7^e alinéa de l'article 62 de la loi sur la circulation routière, qui prévoit uniquement des « concertations » organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes (dans la pratique le bourgmestre), dont les gestionnaires de la voirie, pour déterminer l'emplacement et les circonstances de l'utilisation des caméras, ne supporte évidemment pas la comparaison avec le consentement formel et éclairé exigé du Conseil communal¹².

PAR CES MOTIFS,

l'Organe de contrôle de l'information policière

invite le demandeur à tenir compte des remarques susmentionnées.

Avis approuvé par l'Organe de contrôle de l'information policière le 18 février 2021.

Pour l'Organe de contrôle,
Le Président,
(sé.) Philippe ARNOULD

¹² Arrêté royal de 11 octobre 1997 relatif aux modalités particulières de la concertation visant à déterminer l'emplacement et les circonstances d'utilisation des appareils fixes fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, destinés à assurer la surveillance sur la voie publique de l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci (M.B., 24 octobre 1997).



CONTROLEORGaan OP DE POLITIE-INFORMATIE

Uw referentie	Onze referentie	Bijlage(n)	Datum
	DA210001		18/02/2021

Betreft: Advies betreffende Wetsvoorstel wegverkeerswet – onbemande automatische toestellen (camera's)

Het Controlegeorgaan op de politie-informatie (hierna afgekort 'COC' of 'Controlegeorgaan').

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (BS, 5 september 2018, hierna afgekort als 'WGB') inzonderheid het artikel 59 §1, 2^e lid, artikel 71 en Titel VII, inzonderheid artikel 236.

Gelet op de wet van 3 december 2017 tot oprichting van een Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna afgekort 'WOG').

Gelet op de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (hierna 'WPA').

Gelet op de *Law Enforcement Directive* 2016/680 van 27 april 2016 (hierna *LED*).

Gelet op de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

Gelet op het verzoek van de Kamervoorzitster van 29/12/2020 aan de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) om advies uit te brengen over het wetsvoorstel wegverkeerswet.

Gelet op de overmaking op 15/01/2021 door de GBA van voormeld verzoek aan het Controlegeorgaan.

Gelet op het verslag van de heer Koen Gorissen, lid-raadsheer in het Controlegeorgaan.

Brengt op 18 februari het volgend advies uit.

...

I. Voorafgaande opmerking nopens de bevoegdheid van het Controleorgaan

1. In het licht van, respectievelijk, de toepassing en omzetting van de Verordening 2016/679¹ en de Richtlijn 2016/680² heeft de wetgever de taken en opdrachten van het Controleorgaan grondig gewijzigd. Artikel 4 § 2, vierde lid van de WOG bepaalt dat de competenties, taken en bevoegdheden als toezichthoudende autoriteit voorzien door de Verordening 2016/679 voor de politiediensten in de zin van artikel 2, 2°, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, worden uitgeoefend door het Controleorgaan.

2. Het Controleorgaan moet geraadpleegd worden bij de voorbereiding van wetgeving of een regelgevende maatregel die verband houdt met de verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten van de geïntegreerde politie (zie artikel 59 §1, 2° lid en 236 §2 WGB, artikel 36.4 van de AVG en artikel 28.2 van de Richtlijn politie-justitie of *LED*). Daarbij heeft het Controleorgaan de opdracht om te onderzoeken of de voorgenomen verwerkingsactiviteit door de politiediensten in overeenstemming is met de bepalingen van Titel 1 (voor de niet-operationele verwerkingen)³ en Titel 2 (voor de operationele verwerkingen) van de WGB⁴. Wat betreft derhalve in het bijzonder de verwerkingsactiviteiten in het kader van de opdrachten van bestuurlijke en/of gerechtelijke politie brengt het Controleorgaan advies uit, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van de Regering of van de Kamer van volksvertegenwoordigers, van een bestuurlijke of gerechtelijke overheid of van een politiedienst, inzake iedere aangelegenheid die betrekking heeft op het politionele informatiebeheer zoals geregeld in Afdeling 12 van Hoofdstuk 4 van de wet op het politieambt⁵.

3. Het Controleorgaan is, ten aanzien van de politiediensten, de Algemene Inspectie van de federale politie en lokale politie (afgekort 'AIG') zoals bedoeld in de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en de Passagiersinformatie-eenheid (hierna afgekort 'BEL-PIU') bedoeld in Hoofdstuk 7 van de wet van 25 december 2016 tevens belast met het toezicht op de toepassing van Titel 2 van de GBW en/of de verwerking van persoonsgegevens zoals bedoeld in de artikelen 44/1 tot 44/11/13 van de wet op het politieambt en/of elke andere opdracht die haar krachtens of door andere wetten wordt verleend.⁶

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming of 'AVG').

² Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (hierna 'Richtlijn politie-justitie' of *LED*).

³ Artikel 4 §2, vierde lid WOG.

⁴ Artikel 71 §1, derde lid WGB.

⁵ Artikelen 59 §1, 2° lid en 236 § 2 WGB.

⁶ Artikel 71 §1, derde lid juncto 236 § 3, WGB.

4. Het Controleorgaan is tot slot ingevolge artikel 281, § 4, van de algemene wet van 18 juli 1977 *“inzake douane en accijnzen”*, zoals gewijzigd door de wet van 2 mei 2019 *“tot wijziging van diverse bepalingen met betrekking tot de verwerking van passagiersgegevens”* ten aanzien van de Dienst Geschillen van de Algemene Administratie van Douane en Accijnzen bevoegd in het kader van de vorderingen gericht aan de BELPIU in fiscale materies.

II. Voorwerp van de aanvraag

5. In het ingevulde GBA formulier van de adviesaanvraag worden in Deel 2, rubriek 4 en met name meer specifiek de vraag of *“Het ontwerp betrekking (heeft) op of de verwerking(en) van persoonsgegevens door een of meer van de volgende autoriteiten (impliceert)”*, de politiediensten aangevinkt; vandaar dat het ontwerp door de GBA aan het Controleorgaan werd overgemaakt in het kader van het één loket principe.

III. Bespreking van de aanvraag

6. Artikel 62 van de wegverkeerswet⁷ (WPW) luidt momenteel als volgt : *“...De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.*

*De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door **onbemande automatisch werkende toestellen** worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet bewezen is, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Wanneer een overtreding werd vastgesteld door onbemande automatisch werkende toestellen, wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal....”*

Dit koninklijk besluit⁸ van 18 december 2002 (hierna 'het KB') voorziet in 12 overtredingen, waarvoor de onbemande automatisch werkende toestellen materiële bewijsmiddelen opleveren met bijzondere bewijskracht.

7. De aanvrager stelt dat door de continue vooruitgang in technologische ontwikkelingen het Koninklijk besluit steeds dient te worden aangepast. De aanvrager stelt dat hij niet begrijpt waarom er een verschil in behandeling is tussen diverse vormen van overtredingen vastgesteld door

⁷ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (genoemd 'de wegverkeerswet' of Wet Politie Wegverkeer, afgekort, WPW)).

⁸ Koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is ('Koninklijk besluit onbemande automatische toestellen').

onbemande automatische werkende toestellen, met name waarom deze bijzondere bewijswaarde wél voor sommige overtredingen geldt, opgenomen in het koninklijk besluit, en voor andere niet.

8. Het wetsvoorstel stelt de intrekking voor van de verplichting om in een Koninklijk besluit de overtredingen geregistreerd door onbemande automatische werkende toestellen vast te leggen die een bijzondere bewijswaarde genieten. Derhalve zou naar analogie met de bemande automatisch werkende toestellen, worden voorzien dat de materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht hebben voor alle overtredingen van de wegverkeerswet en haar uitvoeringsbesluiten zolang het tegendeel niet bewezen is. Het komt uiteraard aan de wetgever toe om de bijzondere bewijswaarde van een vaststelling door een onbemand automatisch toestel al dan niet uit te breiden naar alle mogelijke inbreuken op de wegverkeerswet. Er dient echter wel duidelijkheid te zijn hoe (bv. door middel van welke algoritmes, verwerkingsprocessen, eventueel gebruik van gezichtsherkenningstechnologie, enz. ...) men deze vaststellingen zal doen, met welke camera's, en welke regelgeving hierop van toepassing zal zijn (cfr. Infra).

IV. Wettelijke basis

9. Het wetsvoorstel zou met andere woorden de verplichting opheffen om de overtredingen van de wegverkeerswet vastgesteld door middel van automatische werkende onbemande toestellen, met bijzondere bewijswaarde, in een Koninklijk besluit op te nemen. Een eerste vraag die zich hier stelt is deze naar de beweegredenen die in het verleden aan de basis lagen om dergelijke overtredingen te beperken en in een apart Koninklijk besluit op te nemen. Wat was de ratio legis om een onderscheid in bewijswaarde te creëren tussen enerzijds overtredingen die geregistreerd werden door bemande, en anderzijds door onbemande camera's? Bij het nagaan van de historiek van art. 62 werd het duidelijk dat er geen parlementaire stukken voorhanden zijn voor de wet d.d. 16/03/1968 daar deze wet in feite een Koninklijk besluit is dat verschillende wetten i.v.m. wegverkeer coördineert. Het huidige art. 62 werd niet opgenomen in het koninklijk besluit van 16/03/1968, maar later ingevoerd bij wet van 04/08/1996 (art. 8) over de erkenning en gebruik van bemande en onbemande automatisch werkende toestellen. Deze wet werd reeds voorafgegaan door een lang parlementair debat over de bemande en onbemande automatisch werkende toestellen, dat een aanvang nam in 1990. De parlementaire voorbereidingen van de wet van 04/08/1996 verwijzen immers naar een vorig wetgevingsdossier dat omwille van de ontbinding van de kamers was komen te vervallen. Bij het doornemen van de parlementaire voorbereidingen van beide wetgevingsdossiers is er geen duidelijk antwoord te vinden op bovenvermelde vraag. De enige verklaring ligt klaarblijkelijk bij de aard van de overtredingen, met name enkel zware verkeersovertredingen komen in aanmerking⁹.

⁹ Wet 04/08/1996 – Parlementaire voorbereidingen zitting 1995-1996:
<https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=nl&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?&legislat=49&dossierID=577>; <https://www.senate.be/www/?MIval=dossier&LEG=1&NR=362&LANG=nl>;

Bij het raadplegen van de relevante rechtsleer is er evenmin een duidelijk antwoord voorhanden¹⁰.

De vraag blijft overigens wel: waarom zouden nu **alle** door onbemande toestellen geregistreerde overtredingen bijzondere bewijswaarde moeten genieten? Op welke eventuele juridische grenzen stoot dergelijke verruiming?

10. De motivering van de wetswijziging met name 'de technologische vooruitgang' en de hiermee gepaard gaande constante nood om het Koninklijk besluit aan te passen is niet helemaal duidelijk noch overtuigend. De automatische toestellen bieden door de technologische vooruitgang - het voorstel vermeldt bijvoorbeeld de *ANPR*¹¹-camera's - , wel meer mogelijkheden, waardoor ze meer inbreuken kunnen capteren die vervolgens kunnen/moeten worden opgenomen in het uitvoeringsbesluit. Het lijkt echter ook in zo'n scenario nog steeds nuttig om te bekijken of deze bijzondere bewijswaarde wel passend is of niet. Verder wordt gesteld dat het Koninklijk besluit 'constant' diende aangepast te worden, maar het is sinds 1996 niet dermate vaak gewijzigd en er werden niet bijster veel verkeersovertredingen aan toegevoegd. Bovendien is het wijzigen van een koninklijk besluit een vrij eenvoudige legistieke handeling die geen tussenkomst van de wetgever vraagt. Het overleg ervan in Ministerraad brengt bovendien met zich mee dat er een zekere politieke consensus moet worden bekomen waardoor ook het maatschappelijk debat rond verkeershandhaving een kans krijgt.

11. Overeenkomstig het aangifteformulier van de aanvrager, betreft het verwerkingen voor toezichts- of controle doeleinden. Het is een volledig geautomatiseerde verwerking. Er vindt een kruising/koppeling plaats van persoonsgegevens afkomstig uit verschillende bronnen. De verwerking kan leiden tot een beslissing met negatieve gevolgen voor de betrokkene. De gegevens die worden geregistreerd kunnen worden meegedeeld of zijn toegankelijk voor een derde. Al deze kenmerken vormen 'red flags' waarbij men extra aandachtig/voorzichtig dient om te springen met deze verwerkingen. Er moeten voldoende 'safeguards' / 'checks and balances' in plaats zijn gesteld om zo'n verwerkingen rechtmatig te laten verlopen. Des te meer zou een 'Data Protection Impact Assessment' (*DPIA*) in dergelijk geval een hele meerwaarde betekenen omdat deze net toelaat een *a priori* risico-analyse te maken. Dit maakt het mogelijk bepaalde risico's en/of gevaren in kaart te stellen en laat toe na te denken hoe deze kunnen worden beperkt.

Vorige legislatuur – wetvoorstel tot wijziging van art. 62 van de wet van 16/03/1968, vervallen: <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=flwb&language=nl&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?legislat=48&dossierID=474>; https://www.senate.be/www/?MIval=/index_senate&MENUID=22102&LANG=nl.

¹⁰ P. DE HERT, "De strijd tegen verkeersovertredingen: Nut en juridische opportuniteit van de wet van 4 augustus 1996", *RW* 1997, 105 – 112; B. DEWIT, "La force probante des constatations des agents verbalisants" in *La Circulation Routière*, 160 - 203; P. LEVAIN, "Het bewijs in verkeerszaken", *Verkeer, Aansprakelijkheid, Verzekering* 2007, 319 – 324; BRUGGEMAN, "Art. 62 in *Wegverkeer*, 2018; STERKENS, "De opsporing en vaststelling van inbreuken", *Bestendig handboek verkeer*, 209 – 237, 2020.

¹¹ *Automated Number Plate Recognition*.

12. Het is overigens onduidelijk welke camera's zouden worden gebruikt om deze vaststellingen te doen. Zouden bijvoorbeeld eveneens *ANPR*-camera's worden ingeschakeld? Zoals de aanvrager verduidelijkt in de toelichting, kunnen en worden steeds meer overtredingen door zogenaamde *ANPR*-camera's op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld. In de praktijk worden een zeer substantieel deel van de overtredingen op de wegverkeerswet inderdaad vastgesteld door politionele *ANPR*-camera's. Dit geeft aanleiding tot vragen m.b.t. de verhouding van dit voorstel en overigens van artikel 62 van de wegverkeerswet op zich tot de basis en gemeenrechtelijke regeling betreffende politieel cameragebruik in de WPA.

Art. 25/1, §1 WPA luidt als volgt: *"Deze afdeling regelt de plaatsing en het gebruik van camera's op zichtbare wijze door de politiediensten. De camera's waarvan de modaliteiten voor plaatsing en gebruik door de politiediensten worden geregeld door of krachtens een bijzondere wetgeving worden niet beoogd door deze afdeling."*

De camera's geregeld door de wegverkeerswet vallen aldus in principe niet onder de gemeenrechtelijke camera en *ANPR* regeling van de WPA. De *ANPR*-camera's worden immers expliciet geregeld in art. 44/2, §3 WPA en vallen aldus wel degelijk en uitsluitend onder het WPA regime. De wegverkeerswet kan gezien worden als de *lex specialis* ten aanzien van de WPA. Alleen, de wegverkeerswet bevat geen uitgeschreven (in de zin van de WPA) regels met betrekking tot *ANPR*-camera's. Of er een uitgeschreven regeling voorhanden is in art. 62 Wegverkeerswet m.b.t. de automatisch werkende toestellen is trouwens nog maar de vraag.

Hoe dan ook, de vaststelling is dat de overgrote meerderheid van de overtredingen op de wegverkeerswet (zullen) worden vastgesteld door *ANPR*-camera's. Hierbij rijzen dan ook vragen m.b.t. bijvoorbeeld de toestemming, de bewaartermijnen en de andere modaliteiten zoals die voorzien zijn in de WPA. Die gelden in beginsel immers niet voor de camera's die onder de wegverkeerswet vallen.

13. Dit wetsvoorstel lijkt m.a.w. de gelegenheid om de regels van artikel 62 wegverkeerswet aan te passen aan of in lijn te brengen met de WPA of minstens de verhouding tussen de beiden duidelijk te maken. Welke wetgeving is met andere woorden van toepassing op de *ANPR*-camera's? In de praktijk worden bijvoorbeeld *ANPR*-camera's niet enkel gebruikt om inbreuken op de wegverkeerswet vast te stellen, maar ook om onder meer op reactieve wijze bij te dragen aan de bewijsvoering voor eender welke misdrijven (inbreuken verdovende middelen, mensenhandel-mensesmokkel, woning- en ladingdiefstallen door rondtrekkende daderbendes, enz. ...). Hoe verhoudt dit gegeven zich tot het 6^e lid van art. 62 wegverkeerswet dat stelt dat *"Onverminderd de bepalingen van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, de toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, slechts (mogen) worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van de overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, begaan op de openbare weg, alsook met het oog op de regeling van het wegverkeer"*. Is deze bepaling actueel houdbaar, laat staan bij een

volledige uitrol van het *ANPR* netwerk (*AMS* of *ANPR Management System*) dat op termijn rond de 3.500 camera's zal tellen?

Het 5^e lid van art. 62 wegverkeerswet (*De Koning kan, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de bijzondere voorwaarden voor het gebruik, de raadpleging en de bewaring van de gegevens die door deze toestellen worden opgeleverd, vaststellen. Wanneer de Commissie geen advies heeft uitgebracht binnen de haar wettelijk voorgeschreven termijnen, wordt zij geacht akkoord te gaan*) is eveneens achterhaald. Deze bepaling heeft het nog over de oude privacycommissie. Bovendien is thans het Controleorgaan de data protectie autoriteit van de geïntegreerde politie.

Het Controleorgaan pleit m.a.w. voor een globale herziening van art. 62 WPW en dit te laten corresponderen met de bepalingen betreffende het cameragebruik en de technische gegevensbanken voorzien in de WPA.

14. Art. 44/11/3septies WPA voorziet onder meer in het gebruik van *ANPR*-camera's voor "*de inbreuken betreffende de politie over het wegverkeer, met toepassing van artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.*"

Art. 44/11/3octies WPA voorziet verder in *een impact- en risicoanalyse (DPIA) op het vlak van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en op operationeel niveau, met name wat de categorieën van verwerkte persoonsgegevens betreft, de proportionaliteit van de aangewende middelen, de te bereiken operationele doelstellingen en de bewaartermijn van de gegevens die nodig is om deze doelstellingen te bereiken.* Dergelijke *DPIA* werd in het verleden opgesteld voor het gebruik van *ANPR*-camera's (voor het *AMS* en de nationale technische gegevensbank), en derhalve ook voor de beperkte lijst van inbreuken vastgesteld door deze toestellen conform artikel 62 wegverkeerswet, voorzien in het Koninklijk besluit. Indien de opname van deze verkeersinbreuken in een Koninklijk besluit nu wordt geschrapt, en derhalve **elke inbreuk** op de WPW vastgesteld door een onbemand automatisch toestel bijzondere bewijswaarde verkrijgt, dient deze verruiming eveneens te worden geanalyseerd door middel van een *DPIA*. Het betekent dat de *DPIA* van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie m.b.t. het *AMS* een *update* dient te krijgen.

15. Hieromtrent is het tevens van belang op te merken dat in de huidige stand van de wetgeving het gedrag van personen wettelijk gezien NIET door *ANPR*-camera's kan worden verwerkt/opgenomen in de een lokale of nationale technische gegevensbank. Identificatie van een persoon kan nu wettelijk gezien (nog) niet met deze toestellen. Momenteel kunnen enkel volgende gegevens worden verwerkt, zoals bepaald door art. 44/11/3decies WPA: "*De technische gegevensbanken die werden gecreëerd naar aanleiding van het gebruik van intelligente camera's voor de automatische*

nummerplaatherkenning of van intelligente systemen voor de automatische nummerplaatherkenning bevatten de volgende gegevens, indien zij verschijnen op de beelden van de camera's :

- 1° de datum, het tijdstip en de precieze plaats van langsrijden van de nummerplaat,*
- 2° de kenmerken van het voertuig dat verbonden is aan deze nummerplaat,*
- 3° een foto van de nummerplaat aan de voorkant van het voertuig en in voorkomend geval, aan de achterkant,*
- 4° een foto van het voertuig,*
- 5° in voorkomend geval, een foto van de bestuurder en van de passagiers,*
- 6° de logginggegevens van de verwerkingen."*

Men kan derhalve de nummerplaat lezen, het voertuig identificeren, en een link maken met de titularis van het voertuig via de nummerplaat, maar er is actueel geen (biometrische) verwerking van gegevens mogelijk omtrent de bestuurder en/of passagier, die dienstig zouden kunnen zijn voor een unieke identificatie, waardoor men ook geen gedragingen (of bepaalde inbreuken) zoals afwezigheid van de gordeldracht, gsm gebruik achter het stuur (en eventuele andere handelingen die men in de toekomst zou willen verbieden (vb. krant of boek lezen, ...), enz. ... kan linken aan de bestuurder. Derhalve lijkt het in de huidige stand van de wetgeving moeilijk zonder meer bijzondere bewijswaarde voor **alle** overtredingen uit de wegverkeerswet toe te kennen aan materiële bewijsmiddelen geleverd door onbemande automatisch werkende toestellen.

Het komt aan de steller van het voorstel toe om hierop nader in te gaan en toelichting te verschaffen. Het komt zoals gezegd uiteraard aan de wetgever toe om de bijzondere bewijswaarde van een vaststelling door een onbemand automatisch toestel al dan niet uit te breiden naar alle mogelijke inbreuken op de WPW. Er dient echter wel duidelijkheid te zijn hoe (bv. door middel van welke algoritmes, verwerkingsprocessen, eventueel gebruik van gezichtsherkenningstechnologie, enz. ...) men deze vaststellingen zal doen met de *ANPR*-camera's. Dit dient in een *DPIA* nader te worden toegelicht nadat zo nodig ook het wettelijk kader is aangepast. Het huidige wettelijk kader voor het gebruik van gezichtsherkenningstechnologie is naar het oordeel van het Controleorgaan momenteel sowieso niet toereikend, los van de vaststelling dat technische gegevensbanken de lege late enkel kunnen voor *ANPR* camera's of systemen.

16. Tenslotte kan nog de vraag naar de *ratio legis* worden gesteld m.b.t. het ontbreken van een democratische toetsing (i.t.t. bijvoorbeeld de gemeenteraad, die in principe inzage heeft in de *DPIA* vanwege de lokale politie met betrekking tot het cameragebruik in een gemeente en daarvoor ook expliciet een geïnformeerde toestemming moet verlenen, *cfr.* artikel 25/1 en volgende WPA) in artikel 62 WPW. Het artikel 62, 7° lid wegverkeerswet, dat enkel voorziet in een 'overleg', georganiseerd door de bevoegde gerechtelijke, politionele en administratieve overheden (in de praktijk de burgemeester), waaronder de wegbeheerder, betreffende de plaatsing en de gebruiksomstandigheden, kan natuurlijk

niet de vergelijking doorstaan met de formele en geïnformeerde instemming van de gemeentera(a)d(en)¹².

OM DEZE REDENEN,

Het Controleorgaan op de Politionele Informatie,

verzoekt de aanvrager gevolg te geven aan de hogervermelde opmerkingen.

Advies goedgekeurd door het Controleorgaan op de Politionele Informatie op 18 februari 2021.

Voor het Controleorgaan,
De voorzitter,
(get.) Philippe ARNOULD

¹² Koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de bijzondere modaliteiten van het overleg voor de bepaling van de plaatsing en de gebruiksomstandigheden van vaste automatisch werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon, bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten (B.S., 24 oktober 1997).



CONTROLEORGaan OP DE POLITIEInFORMATIE

Uw referentie	Onze referentie	Bijlage(n)	Datum
	DA210003		10/03/2021

Betreft: Advies betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55, n° 1722/001)

Het Controlegeorgaan op de politie informatie (hierna afgekort 'COC' of 'Controlegeorgaan').

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (BS, 5 september 2018, hierna afgekort als 'WGB') inzonderheid het artikel 59 §1, 2^e lid, artikel 71 en Titel VII, inzonderheid artikel 236.

Gelet op de wet van 3 december 2017 tot oprichting van een Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna afgekort 'WOG').

Gelet op de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (hierna 'WPA').

Gelet op de *Law Enforcement Directive* 2016/680 van 27 april 2016 (hierna *LED*).

Gelet op de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

Gelet op het verzoek van de Voorzitter van de Kamercommissie Mobiliteit, de heer Jean-Marc Delizée, van 16/02/2021 aan het Controlegeorgaan om advies uit te brengen over het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur. (hierna 'het wetsvoorstel')

Gelet op het verslag van de heer Koen Gorissen, lid-raadsheer in het Controlegeorgaan.

Brengt op 10 maart het volgend advies uit.

I. Voorafgaande opmerking nopens de bevoegdheid van het Controleorgaan

1. In het licht van, respectievelijk, de toepassing en omzetting van de Verordening 2016/679¹ en de Richtlijn 2016/680² heeft de wetgever de taken en opdrachten van het Controleorgaan grondig gewijzigd. Artikel 4 § 2, vierde lid van de WOG bepaalt dat de competenties, taken en bevoegdheden als toezichthoudende autoriteit voorzien door de Verordening 2016/679 voor de politiediensten in de zin van artikel 2, 2°, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, worden uitgeoefend door het Controleorgaan.

2. Het Controleorgaan moet geraadpleegd worden bij de voorbereiding van wetgeving of een regelgevende maatregel die verband houdt met de verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten van de geïntegreerde politie (zie artikel 59 §1, 2° lid en 236 §2 WGB, artikel 36.4 van de AVG en artikel 28.2 van de Richtlijn politie-justitie of LED). Daarbij heeft het Controleorgaan de opdracht om te onderzoeken of de voorgenomen verwerkingsactiviteit door de politiediensten in overeenstemming is met de bepalingen van Titel 1 (voor de niet-operationele verwerkingen)³ en Titel 2 (voor de operationele verwerkingen) van de WGB⁴. Wat betreft derhalve in het bijzonder de verwerkingsactiviteiten in het kader van de opdrachten van bestuurlijke en/of gerechtelijke politie brengt het Controleorgaan advies uit, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van de Regering of van de Kamer van volksvertegenwoordigers, van een bestuurlijke of gerechtelijke overheid of van een politiedienst, inzake iedere aangelegenheid die betrekking heeft op het politionele informatiebeheer zoals geregeld in Afdeling 12 van Hoofdstuk 4 van de wet op het politieambt⁵.

3. Het Controleorgaan is, ten aanzien van de politiediensten, de Algemene Inspectie van de federale politie en lokale politie (afgekort 'AIG') zoals bedoeld in de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en de Passagiersinformatie-eenheid (hierna afgekort 'BEL-PIU') bedoeld in Hoofdstuk 7 van de wet van 25 december 2016 tevens belast met het toezicht op de toepassing van Titel 2 van de GBW en/of de verwerking van persoonsgegevens zoals bedoeld in de artikelen 44/1 tot 44/11/13 van de wet op het politieambt en/of elke andere opdracht die haar krachtens of door andere wetten wordt verleend.⁶

4. Het Controleorgaan is tot slot ingevolge artikel 281, § 4, van de algemene wet van 18 juli 1977 *"inzake douane en accijnzen"*, zoals gewijzigd door de wet van 2 mei 2019 *"tot wijziging van diverse bepalingen met betrekking tot de verwerking van passagiersgegevens"* ten aanzien van de Dienst

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming of 'AVG').

² Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (hierna 'Richtlijn politie-justitie' of LED).

³ Artikel 4 §2, vierde lid WOG.

⁴ Artikel 71 §1, derde lid WGB.

⁵ Artikelen 59 §1, 2° lid en 236 § 2 WGB.

⁶ Artikel 71 §1, derde lid juncto 236 § 3, WGB.

Geschillen van de Algemene Administratie van Douane en Accijnzen bevoegd in het kader van de vorderingen gericht aan de BEL-PIU in fiscale materies.

II. Voorwerp van de aanvraag

5. Met het wetsvoorstel wordt de vaststelling van het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur door middel van onbemande automatische toestellen mogelijk gemaakt. Dit is in het kader van de huidige wetgeving niet mogelijk.

III. Bespreking van de aanvraag

6. Artikel 8.4 van het Wegverkeersreglement (WVR)⁷ bepaalt dat het verboden is voor elke bestuurder om gebruik te maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt, tenzij zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is.

7. De indiener van het wetsvoorstel stelt dat het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur toeneemt en er een serieuze impact hiervan is op het rijgedrag en de ongevallencijfers in België. Het is verder aldus de aanvrager ontzettend moeilijk en arbeidsintensief voor de politie om zulk een overtreding vast te stellen vermits dit enkel op heterdaad mogelijk is. Het Controleorgaan begrijpt ten volle de ernst van de problematiek en vooral dat de beperking in de vaststellingswijze van een zeer vaak voorkomende inbreuk op het WVR een belangrijke hinderpaal vormt voor de politie om aan daadwerkelijke handhaving te doen wat een regelgevend ingrijpen rechtvaardigt.

8. De door de indiener voorgestelde oplossing is een aanpassing van het Koninklijk besluit van 18 december 2002⁸ (hierna 'het KB'), dat een oplistijng maakt van de overtredingen op het Wegverkeersreglement die vastgesteld kunnen worden door onbemande automatisch werkende toestellen en een bijzondere bewijswaarde hebben. De indiener wil het namelijk mogelijk maken om het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel. Het wetsvoorstel wil aldus met behulp van technologische toepassingen de pakkans voor deze overtreding aanzienlijk verhogen en zo eveneens de politie ontlasten.

9. De indiener verwijst in verband met de mogelijke technologische oplossingen naar een proefproject van VIAS⁹ waarbij een nieuw camerasysteem werd getest om het gebruik van een draagbare telefoon

⁷ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

⁸ Koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

⁹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/succesvolle-test-met-camerasysteem-om-gsm-gebruik-achter-het-stuur-te-detecteren/>

achter het stuur te kunnen vaststellen. Door gebruik te maken van artificiële intelligentie (AI) kon het systeem automatisch herkennen wanneer een bestuurder handelingen stelt met zijn draagbare telefoon. Het is niet duidelijk en zelfs twijfelachtig of het proefproject van VIAS in overeenstemming met de WGB was¹⁰, maar dit behoort tot de bevoegdheid van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

IV. Wettelijke basis

10. Het KB voorziet in 12 overtredingen, waarvoor de onbemande automatisch werkende toestellen materiële bewijsmiddelen opleveren met een bijzondere bewijskracht. Dit KB geeft uitvoering aan artikel 62, 3^e lid van de Wet Politie Wegverkeer¹¹ (WPW) dat luidt als volgt: *“... De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door **onbemande automatisch werkende toestellen** worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet bewezen is, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Wanneer een overtreding werd vastgesteld door onbemande automatisch werkende toestellen, wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal”*.

11. In de lijst met overtredingen opgenomen in het KB vinden we onder meer het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid, het negeren van een rood licht en in tegengestelde richting rijden op autosnelwegen en autowegen. Op 26 april 2019 zijn hier bij koninklijk besluit¹² bijkomende overtredingen aan toegevoegd m.n. verkeerd afslaan op een kruispunt, de voorsorteringsspijlen niet volgen, een verboden rijrichting nemen en het dwarsverkeer belemmeren. Het voorliggend wetsvoorstel wil daar het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur aan toevoegen (o.b.v. artikel 8.4 WVR).

12. Het Controleorgaan identificeert verschillende knelpunten/onduidelijkheden enerzijds met betrekking tot de toepassing van het juridische kader en anderzijds met betrekking tot bepaalde concepten van het gegevensbeschermingsrecht.

V. Toepassing van het juridische kader

13. Het Controleorgaan stelt ten eerste vast dat het wetsvoorstel het vaststellen van een verkeersinbreuk als finaliteit heeft, wat in de regelgeving van de WPW vervat zit en aldus op grond van artikel 25/1, §1 WPA uitgesloten wordt van het toepasselijke regime van de Wet op het Politieambt. Art. 25/1 §1 WPA luidt immers als volgt: *“Deze afdeling regelt de plaatsing en het gebruik van camera's op zichtbare wijze door de politiediensten. De camera's waarvan de modaliteiten voor*

¹⁰ https://www.standaard.be/cnt/dmf20210106_93829300

¹¹ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

¹² Koninklijk besluit van 26 april 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is en van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

plaatsing en gebruik door de politiediensten worden geregeld door of krachtens een bijzondere wetgeving worden niet beoogd door deze afdeling". In dergelijk geval rijzen er vragen over de verhouding tussen artikel 62 WPW op zich en de gemeenrechtelijke regeling betreffende het politieel cameragebruik uit hoofde van Titel II WGB zoals verder uitgewerkt in de WPA.

14. De camera's/onbemande automatische toestellen geregeld door de WPW vallen aldus in principe niet onder de gemeenrechtelijke cameraregeling van de WPA. De WPW moet immers gezien worden als een bijzondere regeling (*lex specialis*) ten aanzien van de WPA. Alleen, de WPW bevat helaas geen uitgeschreven (in de zin van de WPA) regels met betrekking tot het gebruik van camera's.

15. De WPW bevat momenteel geen enkele bepaling m.b.t. de privacy en gegevensbescherming. De privacy – en gegevensbeschermingsregeling van de WGB en de WPA is immers pas ontstaan nadat de WPW al even bestond. Een uitgeschreven regeling in (art. 62 van) de WPW m.b.t. de verplichtingen voorzien in Titel II WGB bij het hanteren van dergelijk camerasysteem is derhalve noodzakelijk. Titel II WGB is gebaseerd op de bredere gegevensbeschermingsratio die eveneens in andere transversale regelgeving vervat zit. De Europese privacyregelgeving, m.n. artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en artikel 6.3 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), samen gelezen met artikel 22 van de Belgische Grondwet stellen dat een formele rechtsnorm zoals (artikel 62 van) de WPW de omstandigheden en voorwaarden dient aan te geven/uit te werken waarin een gegevensverwerking toegestaan is. Verder dienen de essentiële elementen van die verwerking daarin te worden vastgesteld¹³. Elementen die als essentieel worden beschouwd zijn: de of het precieze doeleinde(n) van de verwerking, de nodige verwerkingsverrichtingen om deze doeleinden te bereiken, de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke(n), de categorieën van verwerkte gegevens¹⁴, de bewaartermijnen, de (categorieën van) betrokkenen (waarvan de gegevens worden verwerkt), de (categorieën van) ontvangers aan wie de gegevens worden meegedeeld evenals de omstandigheden waarin ze worden meegedeeld, alsook de te nemen maatregelen met het oog op het waarborgen van een rechtmatige en behoorlijke verwerking van die persoonsgegevens en de mogelijke beperkingen van bepaalde rechten/verplichtingen¹⁵ vermeld in de artikelen 5, 12 tot 22 en 34 AVG. *A fortiori* dienen deze elementen te worden vastgesteld wanneer de verwerking van gegevens een significante inmenging betekent in de rechten en vrijheden van betrokkenen. Van belang is dat de verwerkingen voorspelbaar en nauwkeurig zijn. Betrokkenen dienen m.a.w. te kunnen vaststellen wanneer en in welke omstandigheden dergelijke verwerkingen van hun gegevens toegelaten zijn. Voor de uitwerking van deze essentiële elementen kan de regeling in de WPA over cameragebruik naar analogie worden overgenomen of kan er een uitdrukkelijke verwijzing naar de (relevante artikelen van de) WPA worden ingevoegd.

16. Naast deze essentiële elementen van de beoogde gegevensverwerkingen in de wet staat het de Koning of nadien de bevoegde minister vrij om nog verdere modaliteiten uit te werken.

¹³ Op basis van het legaliteitsbeginsel.

¹⁴ met dien verstande dat de gegevens uit hoofde van artikel 5.1. AVG "toereikend, terzake dienend en beperkt tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt" dienen te zijn

¹⁵ Uit hoofde van de artikelen 5, 12 tot 22 en 34 AVG.

17. Een tweede opmerking betreft het mogelijke gebruik van een technische gegevensbank door de geïntegreerde politie (GPI) om de gegevens geregistreerd door onbemande automatische toestellen in op te slaan. In een dergelijk geval, m.n. ingeval gebruik wordt gemaakt van ANPR-camera's of intelligente systemen, is de WPA sowieso van toepassing en dient er een koppeling/verwijzing te worden gemaakt met/naar de WPA, die een gedetailleerde regeling bevat m.b.t. het gebruik van een technische gegevensbank als gegevensdrager. Art. 44/11/3septies luidt immers als volgt: *“De opdrachten van bestuurlijke of gerechtelijke politie die het gebruik van een technische gegevensbank rechtvaardigen, zijn de volgende:*

1° de hulp bij de uitvoering van de opdrachten van gerechtelijke politie betreffende:

*...
b) de inbreuken betreffende de politie over het wegverkeer, met toepassing van artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer...”*

18. Art. 44/11/3octies WPA voorziet verder in *“een impact- en risicoanalyse (DPIA) op het vlak van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en op operationeel niveau, met name wat de categorieën van verwerkte persoonsgegevens betreft, de proportionaliteit van de aangewende middelen, de te bereiken operationele doelstellingen en de bewaartermijn van de gegevens die nodig is om deze doelstellingen te bereiken”*. Dergelijke DPIA werd in het verleden opgesteld voor het gebruik van ANPR-camera's (voor het AMS¹⁶ en de nationale technische gegevensbank), en derhalve ook voor de beperkte lijst van inbreuken vastgesteld door deze toestellen conform artikel 62 WPW, voorzien in het KB. Indien deze nieuwe verkeersinbreuk wordt opgenomen in het KB en derhalve deze inbreuk vastgesteld door onbemande automatische toestellen bijzondere bewijswaarde verkrijgt, dient deze verruiming eveneens te worden geanalyseerd door middel van een DPIA. Dit betekent m.a.w. dat de DPIA van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie m.b.t. het AMS een *update* dient te krijgen.

19. Hieromtrent is het tevens van belang op te merken dat art. 44/11/3decies WPA een regeling bevat specifiek voor ANPR-camera's waarvan de gegevens worden opgeslagen in een technische gegevensbank. In de huidige stand van de wetgeving kan het gedrag van personen wettelijk gezien **NIET** door ANPR-camera's worden verwerkt/opgenomen in een lokale of nationale technische gegevensbank. Rechtstreekse identificatie van een persoon kan nu wettelijk gezien (nog) niet met deze toestellen. Momenteel kunnen immers enkel volgende gegevens worden verwerkt zoals uitdrukkelijk voorzien in art. 44/11/3decies WPA: *“De technische gegevensbanken die werden gecreëerd naar aanleiding van het gebruik van intelligente camera's voor de automatische nummerplatherkenning of van intelligente systemen voor de automatische nummerplatherkenning bevatten de volgende gegevens, indien zij verschijnen op de beelden van de camera's :*

1° de datum, het tijdstip en de precieze plaats van langsrijden van de nummerplaat,

2° de kenmerken van het voertuig dat verbonden is aan deze nummerplaat,

3° een foto van de nummerplaat aan de voorkant van het voertuig en in voorkomend geval, aan de achterkant,

4° een foto van het voertuig,

¹⁶ **ANPR Management System**, beheerd en ontwikkeld door de federale politie, waarin op termijn alle lokale technische gegevensbanken zullen (en moeten) worden geïntegreerd.

5° in voorkomend geval, een foto van de bestuurder en van de passagiers,

6° de logginggegevens van de verwerkingen.”

20. De finaliteit van de verwerking is derhalve de nummerplaat te lezen, het voertuig te identificeren, en een link te maken met de titularis van het voertuig via de nummerplaat, maar er is actueel geen (al dan niet biometrische) verwerking van gegevens mogelijk omtrent de bestuurder en/of passagier, die bruikbaar zouden kunnen zijn voor een unieke identificatie, waardoor men ook geen gedragingen (of bepaalde inbreuken) zoals gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur en eventuele andere handelingen die men in de toekomst zou willen verbieden (vb. krant of boek lezen, ...), enz. ... kan linken aan de bestuurder.

VI. Toepassing van bepaalde concepten van het gegevensbeschermingsrecht

21. Indien men bovendien met biometrische gegevens/gezichtsherkenning zou wensen te werken, dienen er bijkomende specifieke bepalingen m.b.t. biometrische gegevens en verwerkingen uit hoofde van titel II WGB te worden opgenomen hetzij in de WPW (zie ook *supra* randnummer 15), hetzij, bij voorkeur in de WPA. Aangezien het gaat om een gedrags- en bewegingsherkenning van een (fysieke) persoon valt *in casu* immers moeilijk in te zien hoe men deze inbreuk(en) kan vaststellen zonder dat er sprake is van biometrische gegevens en/of een biometrische verwerking.

22. Zoals gezegd betreft het hier een nieuwe technologie en meer bepaald *Artificial Intelligence* (artificiële intelligentie), *AI*¹⁷. Het systeem zou automatisch herkennen wanneer iemand handelingen met een draagbare telefoon of toestel stelt. Vervolgens zou een foto worden genomen van de overtreder/bestuurder. De beelden zonder overtreding zouden meteen worden gewist. Dit moet echter uitdrukkelijk in de wet bepaald worden. In het wetsvoorstel dat werd voorgelegd blijken deze modaliteiten van de AI toepassing nergens verder toegelicht noch uitgewerkt. (wat doet de AI precies bij gebruik? Waarop is het gericht? Hoe werkt het precies? Etc. ...).

23. Indien men deze overtreding wenst vast te stellen en gebruik wil maken van biometrische gegevens via *ANPR*-camera's waarvan de gegevens opgeslagen worden in een technische gegevensbank dan zou art. 44/11/3^{decies} WPA eveneens een aanpassing vereisen (zie *supra* randnummer 19 en 20).

¹⁷ De Europese wetgever is zich momenteel aan het buigen over mogelijke regelgeving m.b.t. AI. Daarnaast zijn er al heel wat Europese initiatieven hieromtrent verschenen. Zie bv.: 'Ethische Principes voor Betrouwbare AI' van de *AI HLEG (High Level Expert Group)*: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/ethics-guidelines-trustworthy-ai>; 'Assessment List for Trustworthy Artificial Intelligence' (ALTAI): <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/assessment-list-trustworthy-artificial-intelligence-altai-self-assessment>; Witboek over AI van de Europese Commissie waarin zij de Europese benadering m.b.t. AI schetst en ingaat op de risico's. Risicovolle AI is voor haar afhankelijk van de sector en van de kans dat er risico's effectief kunnen plaatsvinden. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/commission-white-paper-artificial-intelligence-feb2020_en.pdf. Mobiliteit is voor de Europese Commissie (terecht) een gevoelige sector en het gebruik van biometrische gegevens is (los van de sector) een risicovol gebruik. Wat aldus nogmaals het belang van een DPIA benadrukt in geval in het kader van dit wetsvoorstel.

24. Het huidige wettelijk kader voor het gebruik van gezichtsherkenningstechnologie is naar het oordeel van het Controleorgaan momenteel niet toereikend, los van de vaststelling dat technische gegevensbanken *de lege lata* enkel kunnen voor ANPR camera's of systemen of m.a.w. voor nummerplaatherkenning.

25. Als finale opmerking kan worden gesteld dat het van belang is om aan te geven dat op het niveau van een politiedienst, die gebruik wil maken van dergelijke onbemande automatische toestellen in combinatie met AI, een gegevensbeschermingseffectensanalyse (GEB)/'Data Protection Impact Assessment' (DPIA) noodzakelijk is. *"Het betreft immers verwerkingen voor toezichts- of controle doeleinden. Het is een geautomatiseerde verwerking (mits menselijke tussenkomst van een politieambtenaar of agent van politie voor de finale beslissing) waarbij AI aan te pas komt. De verwerking kan leiden tot een beslissing met negatieve gevolgen voor de betrokkene. De gegevens die worden geregistreerd kunnen worden meegedeeld of zijn toegankelijk voor een derde. Al deze kenmerken vormen 'red flags' waarbij men extra aandachtig/voorzichtig dient om te springen met deze verwerkingen. Er moeten voldoende 'safeguards' / 'checks and balances' in plaats zijn gesteld om zo'n verwerkingen rechtmatig te laten verlopen. Des te meer zou DPIA een hele meerwaarde betekenen omdat deze net toelaat een a priori risicoanalyse te maken. Dit maakt het mogelijk bepaalde risico's en/of gevaren in kaart te brengen en laat toe na te denken hoe deze kunnen worden beperkt"*¹⁸.

26. Samenvattend kan aldus worden gesteld dat het een lovenswaardig wetsvoorstel betreft dat tegemoet komt aan het hedendaagse onmiskenbare risico dat gebruik van een draagbare telefoon of smartphone (maar ook andere handelingen, zoals het manipuleren van een laptop, het lezen van een boek of krant, enz. ...) achter het stuur teweegbrengt. Niettemin wenst het Controleorgaan te wijzen op de onmiskenbare risico's en de te nemen maatregelen bij de ingebruikname van dergelijke technologische toepassingen om verkeersovertredingen vast te stellen. Artikel 62 WPW dateert van lang vóór de inwerkingtreding van alle moderne regels m.b.t. data protectie en is niet aangepast aan de huidige privacy -en gegevensbeschermingsregelgeving wat *a fortiori* het geval is indien men naar de toekomst toe met biometrische gegevens zou willen werken. Ofwel dient (artikel 62 van) de WPW te worden aangepast door alle modaliteiten en vereisten afkomstig uit Titel II WGB en de WPA uit te werken, ofwel dient er een duidelijke koppeling/verwijzing opgenomen te worden in de WPW naar de WPA die al deze vereisten reeds uitgewerkt heeft.

Het Controleorgaan pleit m.a.w. voor een globale herziening van art. 62 WPW en dit te laten corresponderen met de bepalingen betreffende het cameragebruik en de technische gegevensbanken voorzien in de WPA.

OM DEZE REDENEN,

¹⁸ Advies DA210001 van het Controleorgaan.

Het Controleorgaan op de Politionele Informatie,

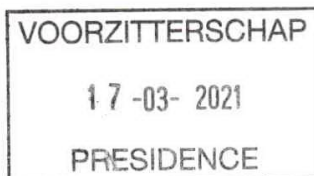
verzoekt de aanvrager gevolg te geven aan de hogervermelde opmerkingen.

Advies goedgekeurd door het Controleorgaan op de Politionele Informatie op 10 maart 2021.

Voor het Controleorgaan,

De voorzitter,

(get.) Philippe ARNOULD



210330273

1/1

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Aan Mevrouw Eliane Tillieux
Kamervoorzitster
Natieplein 2, 1008 Brussel



Uw referentie

Onze referentie

Bijlage(n)

Datum

DA210003

2

17/03/2021

Betreft: Advies betreffende Wetsvoorstel wegverkeerswet – gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur

Mevrouw de Kamervoorzitster,

Uw gelieve in bijlage het advies van het Controleorgaan op de politie-informatie terug te vinden met betrekking tot een wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 dat erop gericht is bijzondere bewijswaarde toe te kennen aan een welbepaalde overtreding op een bepaling van de wegcode, m.n. artikel 8.4 betreffende het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur dat met een onbemand automatisch werkend toestel wordt vastgesteld.

Het Controleorgaan is uiteraard ter uwer beschikking voor eventuele resterende onduidelijkheden of vragen.

Hoogachtend,,

Philippe ARNOULD
Voorzitter

com. mobiliteit

Controleorgaan op de Politie-informatie – Leuvenseweg 48 – 1000 Brussel
Tel: 0032 2 549 94 20



1/1

À l'attention de Madame Eliane Tillieux
Présidente de la Chambre des Représentants
Palais des Nations, 2
1000 Bruxelles

Votre référence	Notre référence	Annexe(s)	Date
	DA210003	2	17/03/2021

Objet: Avis relatif à la proposition de loi modifiant la loi sur la circulation routière - l'usage du téléphone portable au volant

Madame la Présidente,

Veuillez trouver ci-joint l'avis de l'Organe de contrôle de l'information policière concernant une proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 qui vise à attribuer une force probante particulière à une disposition du code de la route, à savoir l'article 8.4 concernant l'usage d'un téléphone portable au volant qui est détecté par un appareil automatique en l'absence d'un agent qualifié.

L'Organe de contrôle est bien entendu à votre disposition pour toute question ou tout renseignement supplémentaire.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération distinguée.

Philippe ARNOULD
Président

Controlegeorgaan op de Politie-informatie – Leuvenseweg 48 – 1000 Brussel
Tel: 0032 2 549 94 20



ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE

Votre référence	Notre référence	Annexe(s)	Date
	DA210003		10/03/2021

Objet : Avis relatif à la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55, n° 1722/001).

L'Organe de contrôle de l'information policière (ci-après le 'COC' ou l'Organe de contrôle').

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel (M.B. du 5 septembre 2018, ci-après 'la LPD'), en particulier l'article 59 §1^{er}, 2^e al., l'article 71 et le Titre VII, en particulier l'article 236.

Vu la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données (ci-après la 'LAPD').

Vu la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (ci-après la 'LFP').

Vu la *Law Enforcement Directive* 2016/680 du 27 avril 2016 (ci-après la *LED*).

Vu la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

Vu la demande adressée par le Président de la Commission Mobilité de la Chambre, Monsieur Jean-Marc Delizée, en date du 16/02/2021 à l'Organe de contrôle en vue d'émettre un avis concernant la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (ci-après dénommée 'la proposition de loi').

Vu le rapport de Monsieur Koen Gorissen, membre-conseiller de l'Organe de contrôle.

Émet, le 10 mars, l'avis suivant.

I. Remarque préalable concernant la compétence de l'Organe de contrôle

1. À la lumière respectivement de l'application et de la transposition du Règlement 2016/679¹ et de la Directive 2016/680², le législateur a remanié en profondeur les tâches et missions de l'Organe de contrôle. L'article 4 §2, quatrième alinéa de la LAPD dispose qu'à l'égard des services de police au sens de l'article 2, 2°, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, les compétences, missions et pouvoirs d'autorité de contrôle tels que prévus par le Règlement 2016/679 sont exercés par l'Organe de contrôle.

2. L'Organe de contrôle doit être consulté lors de la préparation de la législation ou d'une mesure réglementaire ayant trait au traitement de données à caractère personnel par les services de police de la police intégrée (voir les articles 59 §1^{er}, 2° alinéa et 236 §2 de la LPD, l'article 36.4 du RGPD et l'article 28.2 de la directive Police-Justice ou *LED*). L'Organe de contrôle a dans ce contexte pour mission d'examiner si l'activité de traitement projetée par les services de police est conforme aux dispositions du Titre 1^{er} (pour les traitements non opérationnels)³ et du Titre 2 (pour les traitements opérationnels) de la LPD⁴. En ce qui concerne en particulier les activités de traitement dans le cadre des missions de police administrative et/ou judiciaire, l'Organe de contrôle émet dès lors des avis soit d'initiative, soit à la demande du Gouvernement ou de la Chambre des Représentants, d'une autorité administrative ou judiciaire ou d'un service de police, concernant toute matière ayant trait à la gestion de l'information policière telle que régie par la Section 12 du Chapitre 4 de la loi sur la fonction de police⁵.

3. Par ailleurs, l'Organe de contrôle est également chargé, à l'égard des services de police, de l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale (en abrégé 'AIG'), telle que visée dans la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale, et de l'Unité d'information des passagers (ci-après dénommée en abrégé 'BELPIU') visée au Chapitre 7 de la loi du 25 décembre 2016, de la surveillance de l'application du Titre 2 de la LPD et/ou du traitement de données à caractère personnel tel que visé aux articles 44/1 à 44/11/13 de la loi sur la fonction de police, et/ou de toute autre mission qui lui est confiée en vertu ou par d'autres lois⁶.

4. Enfin, l'Organe de contrôle est compétent à l'égard du Service Contentieux de l'Administration générale des Douanes et Accises en ce qui concerne les réquisitions adressées par ce service à la BELPIU dans des matières fiscales, et ce en vertu de l'article 281 §4 de la loi générale *sur les douanes*

¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données ou « RGPD »).

² Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (ci-après dénommée « directive Police-Justice » ou *Law Enforcement Directive (LED)*).

³ Article 4 §2, 4° alinéa de la LAPD.

⁴ Article 71 §1^{er}, 3° alinéa de la LPD.

⁵ Articles 59 §1^{er}, 2° alinéa et 236 §2 de la LPD.

⁶ Article 71 §1^{er}, troisième alinéa juncto article 236 §3 de la LPD.

et accises du 18 juillet 1977, telle que modifiée par la loi du 2 mai 2019 modifiant diverses dispositions relatives au traitement des données des passagers.

II. Objet de la demande

5. La proposition de loi entend permettre la constatation de l'usage du téléphone au volant à l'aide d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. Dans l'état actuel de la législation, ce n'est en effet pas possible.

III. Analyse de la demande

6. L'article 8.4 du règlement sur la police de la circulation routière (RCR)⁷ dispose qu'il est interdit à tout conducteur de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main, sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement.

7. L'auteur de la proposition de loi constate que l'usage du téléphone portable au volant est en augmentation et a un impact considérable sur la conduite et les statistiques d'accidents en Belgique. Le demandeur indique par ailleurs que la constatation d'une telle infraction est une tâche très difficile qui demande beaucoup de travail à la police étant donné qu'elle ne peut se faire qu'en flagrant délit. L'Organe de contrôle comprend tout à fait la gravité de la problématique et admet tout particulièrement que la difficulté de constater cette infraction par ailleurs très fréquente au RCR constitue pour la police un obstacle substantiel au contrôle effectif. L'Organe de contrôle estime dès lors qu'une intervention législative se justifie.

8. La solution avancée par l'auteur de la proposition consiste à adapter l'arrêté royal du 18 décembre 2002⁸ (ci-après dénommé 'l'A.R.'), qui énumère les infractions pouvant être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié avec une force probante particulière. L'auteur de la proposition veut en effet permettre la constatation de l'usage du téléphone au volant à l'aide d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. La proposition de loi entend donc recourir à des solutions technologiques afin d'augmenter sensiblement les probabilités de verbalisation de cette infraction et d'alléger dans le même temps le travail de la police.

9. Au sujet des solutions technologiques possibles, l'auteur de la proposition fait référence à un projet pilote de l'institut VIAS⁹ qui consistait à tester un nouveau système de caméras capables de détecter

⁷ Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

⁸ Arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.

⁹ <https://www.vias.be/fr/newsroom/test-concluant-pour-les-cameras-detectant-lusage-du-gsm-au-volant/>.

l'usage du GSM au volant. Grâce à l'intelligence artificielle, le système reconnaît automatiquement lorsqu'un conducteur manipule son GSM. La conformité de ce projet pilote à la LPD n'est pas clairement établie et il est même permis d'en douter¹⁰, mais cet aspect relève de la compétence de l'Autorité de protection des données.

IV. Base légale

10. L'A.R. prévoit 12 infractions pour lesquelles les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fournissent des preuves matérielles ayant force probante particulière. Cet A.R. exécute l'article 62, 3^e alinéa de la loi sur la circulation routière¹¹ (LCR), qui prévoit que « ... *les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des **appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié** font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention.* ».

11. Dans la liste des infractions reprise dans l'A.R. figurent notamment le dépassement de la vitesse maximale autorisée, le non-respect du feu rouge et la circulation à contresens sur les autoroutes et routes pour automobiles. Le 26 avril 2019, d'autres infractions ont été encore ajoutées par arrêté royal¹², comme le fait d'avoir pris une direction interdite ou de ne pas avoir suivi la direction indiquée par des flèches de sélection à un carrefour, d'emprunter une bande de circulation interdite, ou d'empêcher la circulation alors que celle-ci est encombrée. La présente proposition de loi veut ajouter à cette liste l'usage d'un téléphone portable au volant (sur la base de l'article 8.4 du RCR).

12. L'Organe de contrôle identifie plusieurs problèmes/imprécisions, d'une part pour ce qui est de l'application du cadre juridique et d'autre part en ce qui concerne certains concepts du droit à la protection des données.

V. Application du cadre juridique

13. L'Organe de contrôle constate pour commencer que la proposition de loi a pour finalité la constatation d'une infraction de roulage, une matière qui est régie par la LCR et qui est donc exclue en vertu de l'article 25/1 §1^{er} de la LFP du régime applicable de la loi sur la fonction de police. L'article 25/1 §1^{er} de la LFP est en effet formulé en ces termes : « *La présente section règle l'installation et l'utilisation de caméras de manière visible par les services de police. Les caméras dont les modalités*

¹⁰ https://www.standaard.be/cnt/dmf20210106_93829300.

¹¹ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

¹² Arrêté royal du 26 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire et l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

d'installation et d'utilisation par les services de police sont réglées par ou en vertu d'une législation particulière ne sont pas visées par la présente section. ». Dans un tel cas, des questions se posent quant à la relation entre l'article 62 de la LCR proprement dit et le régime de droit commun relatif à l'utilisation de caméras par les services de police en application du Titre II de la LPD tel qu'il est élaboré dans la LFP.

14. Les caméras/appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié qui sont régi(e)s par la LCR ne relèvent donc en principe pas du régime de droit commun relatif à l'utilisation de caméras prévu par la LFP. La LCR doit en effet être considérée comme un régime particulier (*lex specialis*) par rapport à la LFP. Le seul problème est que la LCR ne contient malheureusement pas de règles élaborées (au sens de la LFP) concernant l'utilisation de caméras.

15. La LCR ne contient actuellement aucune disposition régissant la protection de la vie privée et des données. Le régime de protection de la vie privée et des données de la LPD et de la LFP n'a en effet vu le jour que longtemps après la LCR. Il est donc nécessaire de prévoir dans (l'article 62 de) la LCR un régime élaboré au sujet des obligations visées au Titre II de la LPD à respecter dans le cadre de l'utilisation d'un tel système de caméras.

Le Titre II de la LPD repose sur le motif plus large de la protection des données, qui est également prévu dans d'autres réglementations transversales. La réglementation européenne en matière de protection de la vie privée, à savoir l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) et l'article 6.3 du Règlement général sur la protection des données (RGPD), lue conjointement avec l'article 22 de la Constitution belge, stipule qu'une norme juridique comme (l'article 62 de) la LCR doit indiquer/définir les circonstances et les conditions dans lesquelles un traitement de données est autorisé. Par ailleurs, les éléments essentiels de ce traitement doivent y être arrêtés¹³. Des éléments considérés comme essentiels sont : la (les) finalité(s) précise(s) du traitement, les opérations de traitement requises pour atteindre ces finalités, l'identité du (des) responsable(s) du traitement, les catégories de données traitées¹⁴, les délais de conservation, les (catégories de) personnes concernées (dont les données sont traitées), les (catégories de) destinataires à qui les données sont communiquées ainsi que les circonstances dans lesquelles elles le sont, et enfin les mesures à prendre afin de garantir un traitement licite et correct de ces données à caractère personnel et les éventuelles restrictions de certains droits/obligations¹⁵ visé(e)s aux articles 5, 12 à 22 et 34 du RGPD. A fortiori, ces éléments doivent être arrêtés lorsque le traitement des données implique une ingérence significative dans les droits et libertés des intéressés. Il est important que les traitements soient prévisibles et précis. Autrement dit, les personnes concernées doivent être en mesure de constater quand et dans quelles circonstances de tels traitements de leurs données sont autorisés. Pour l'élaboration de ces éléments essentiels, on peut envisager de reprendre par analogie le régime prévu par la LFP pour l'utilisation de caméras ou d'insérer une référence explicite à la LFP ou aux articles pertinents de la LFP.

16. En marge de ces éléments essentiels des traitements de données visés dans la loi, le Roi ou, après lui, le ministre compétent est libre d'élaborer encore d'autres modalités.

¹³ Sur la base du principe de légalité.

¹⁴ Étant entendu que les données doivent, en vertu de l'article 5.1 du RGPD, « être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ».

¹⁵ Du chef des articles 5, 12 à 22 et 34 du RGPD.

17. Une seconde remarque a trait à l'éventuel recours à une banque de données technique par la police intégrée (GPI) afin d'y stocker les données enregistrées par les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. Dans un tel cas, et notamment lorsqu'il est recouru à des caméras ANPR ou à des systèmes intelligents, la LFP s'applique de toute façon et il y a lieu de faire le lien avec la LFP ou de faire référence à cette dernière, sachant qu'elle prévoit un régime détaillé concernant le recours à une banque de données technique en tant que support de données. L'article 44/11/3septies dispose en effet que « *les missions de police administrative ou de police judiciaire qui justifient le recours à une banque de données technique sont les suivantes : 1° l'aide à l'exécution des missions de police judiciaire relatives :* ...
b) aux infractions relatives à la police de circulation routière, en application de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ; ... ».

18. L'article 44/11/3octies de la LFP prévoit en outre « *une analyse d'impact et de risques au niveau de la protection de la vie privée et au niveau opérationnel, notamment quant aux catégories de données à caractère personnel traitées, à la proportionnalité des moyens mis en œuvre, aux objectifs opérationnels à atteindre et à la durée de conservation des données nécessaire pour atteindre ces objectifs* ». Une telle AIPD a été dans le passé réalisée pour l'utilisation de caméras ANPR (pour l'AMS¹⁶ et pour la banque de données technique nationale), et donc aussi pour la liste limitative d'infractions constatées par ces appareils conformément à l'article 62 de la LCR, telle qu'elle figure dans l'A.R. Si cette nouvelle infraction de roulage est reprise dans l'A.R. et acquiert dès lors une force probante particulière lorsqu'elle est constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, cet élargissement devra également être analysé dans une AIPD. Cela signifie en d'autres termes que l'AIPD des ministres de l'Intérieur et de la Justice relative à l'AMS devra être actualisée.

19. Il est par ailleurs important de faire remarquer à ce sujet que l'article 44/11/3decies de la LFP prévoit un régime spécifique pour les caméras ANPR dont les données sont stockées dans une banque de données technique. Dans l'état actuel de la législation, le comportement de personnes ne peut, du point de vue légal, PAS être traité/enregistré par des caméras ANPR dans une banque de données technique locale ou nationale. La législation ne permet actuellement pas (encore) l'identification directe d'une personne au moyen de ces appareils. À ce stade, seules les données suivantes peuvent en effet être traitées, comme le prévoit explicitement l'article 44/11/3decies de la LFP : « *Les banques de données techniques créées suite à l'utilisation de caméras intelligentes de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation ou de systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation contiennent les données suivantes, si elles apparaissent sur les images des caméras :*

- 1° la date, le moment et l'endroit précis du passage de la plaque d'immatriculation,*
- 2° les caractéristiques du véhicule lié à cette plaque,*

¹⁶ L'ANPR Management System, géré et développé par la police fédérale, dans lequel toutes les banques de données techniques locales seront et devront être intégrées à terme.

- 3° une photo de la plaque d'immatriculation à l'avant du véhicule et le cas échéant, à l'arrière,
- 4° une photo du véhicule,
- 5° le cas échéant, une photo du conducteur et des passagers,
- 6° les données de journalisation des traitements. »

20. La finalité du traitement consiste par conséquent à lire la plaque d'immatriculation, à identifier le véhicule et à établir un lien avec le titulaire du véhicule grâce à la plaque d'immatriculation, mais il n'est actuellement pas possible de procéder à un traitement (biométrique ou non) de données du conducteur et/ou du passager qui permettraient une identification unique, de sorte qu'il n'est pas possible non plus de mettre des comportements (ou certaines infractions) – par exemple l'utilisation du téléphone portable au volant et éventuellement d'autres agissements que l'on aimerait interdire à l'avenir (par ex. lire le journal ou un livre, ...), etc. – en relation avec le conducteur.

VI. Application de certains concepts du droit à la protection des données

21. Si l'on souhaite en outre recourir à des données biométriques/à la reconnaissance faciale, il faudra insérer des dispositions spécifiques additionnelles concernant les données et les traitements biométriques en application du Titre II de la LPD soit dans la LCR (voir aussi plus haut le point 15), soit – et de préférence – dans la LFP. S'agissant d'une reconnaissance du comportement et des mouvements d'une personne (physique), il est en l'occurrence difficile de concevoir que cette (ces) infraction(s) puisse(nt) être constatée(s) sans recours à des données biométriques ni à un traitement biométrique.

22. Comme nous le disions, nous sommes ici en présence d'une nouvelle technologie, et plus précisément de l'intelligence artificielle¹⁷. Le système repèrerait automatiquement les conducteurs qui manipulent leur téléphone portable ou un appareil portable, et prendrait ensuite une photo du contrevenant/conducteur. Les images sur lesquelles aucune infraction n'apparaît seraient immédiatement effacées. Ce dernier point doit cependant être explicitement stipulé dans la loi. La proposition de loi soumise n'explique ni ne détaille nulle part ces modalités de l'application de l'intelligence artificielle (en quoi consiste exactement l'intelligence artificielle ? Quelle finalité poursuit-elle ? Comment fonctionne-t-elle exactement ? Etc.).

¹⁷ Le législateur européen se penche actuellement sur la possibilité de légiférer sur l'intelligence artificielle. Nombre d'initiatives européennes sont en outre déjà parues à ce sujet. Voir par exemple les « principes éthiques pour une intelligence artificielle fiable » de l'AI HLEG (High Level Expert Group) : <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/ethics-guidelines-trustworthy-ai> ; l'« Assessment List for Trustworthy Artificial Intelligence » (ALTAI) : <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/assessment-list-trustworthy-artificial-intelligence-altai-self-assessment> ; le Livre blanc sur l'intelligence artificielle de la Commission européenne, dans lequel cette dernière esquisse l'approche européenne en matière d'intelligence artificielle et en analyse les risques. Les risques inhérents à l'intelligence artificielle dépendent selon elle du secteur et de la probabilité que ces risques surviennent effectivement : https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/commission-white-paper-artificial-intelligence-feb2020_en.pdf. La Commission européenne estime – à juste titre – que la mobilité est un secteur sensible et que l'utilisation de données biométriques doit être considérée comme une utilisation risquée (indépendamment du secteur), ce qui souligne une fois de plus l'importance d'une AIPD dans le cadre de la présente proposition de loi.

23. Si l'on souhaite constater cette infraction et utiliser des données biométriques en recourant à des caméras ANPR dont les données sont enregistrées dans une banque de données technique, l'article 44/11/3^{decies} de la LFP requiert également une adaptation (voir plus haut les points 19 et 20).

24. De l'avis de l'Organe de contrôle, le cadre légal actuel pour le recours à la technologie de reconnaissance faciale n'est de toute manière pas suffisant, indépendamment du constat que le traitement dans des banques de données techniques n'est *de lege lata* possible que pour les caméras ou systèmes ANPR, autrement dit pour la reconnaissance des plaques d'immatriculation.

25. Pour terminer, il est important de rappeler qu'une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD, ou DPIA en anglais pour '*Data Protection Impact Assessment*') s'impose au niveau du service de police qui veut recourir à de tels appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié en combinaison avec l'intelligence artificielle. *« Il s'agit en effet de traitements à des fins de surveillance ou de contrôle. Il s'agit d'un traitement entièrement automatisé (moyennant l'intervention humaine d'un fonctionnaire de police ou d'un agent de police pour la décision finale) recourant à l'intelligence artificielle. Le traitement peut conduire à une décision s'assortissant de conséquences préjudiciables pour l'intéressé. Les données qui sont enregistrées peuvent être communiquées ou sont accessibles à des tiers. Toutes ces caractéristiques sont autant d'indicateurs justifiant de faire preuve d'une attention/prudence particulière à l'égard de ces traitements. Il convient de mettre en place suffisamment de 'safeguards' / 'checks and balances' afin de garantir la licéité de ces traitements. Raison de plus pour admettre qu'une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD, ou DPIA en anglais pour '*Data Protection Impact Assessment*') aurait dans un tel cas une valeur ajoutée considérable vu qu'elle permettrait justement de réaliser une analyse de risques a priori, et donc d'inventorier certains risques et/ou dangers et de réfléchir à une manière de les limiter. »*¹⁸

26. Pour résumer, on peut donc dire qu'il s'agit d'une proposition de loi louable qui veut apporter une réponse au risque actuellement indéniable induit par l'usage d'un téléphone portable ou d'un smartphone au volant (mais aussi d'autres agissements comme manipuler un ordinateur portable, lire un livre ou le journal, etc.). L'Organe de contrôle tient néanmoins à souligner les risques indéniables encourus et les mesures à prendre lorsque l'on recourt à de telles applications technologiques pour constater des infractions de roulage. L'article 62 de la LCR date de longtemps avant l'entrée en vigueur de toutes les règles modernes en matière de protection des données et n'est pas adapté à la réglementation actuelle sur la protection de la vie privée et des données, a fortiori si l'on envisage pour l'avenir le recours à des données biométriques. Soit il convient d'adapter (l'article 62 de) la LCR en y intégrant toutes les modalités et exigences prévues au Titre II de la LPD et dans la LFP, soit il faut insérer dans la LCR un lien clair vers la LFP ou une référence claire à cette dernière, dans laquelle toutes ces exigences ont déjà été intégrées.

¹⁸ Avis DA210001 de l'Organe de contrôle.

L'Organe de contrôle plaide en d'autres termes pour une révision globale de l'article 62 de la LCR et sa mise en conformité avec les dispositions de la LFP relatives à l'utilisation des caméras et aux banques de données techniques.

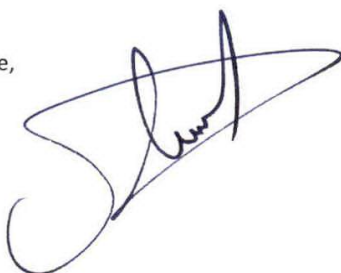
PAR CES MOTIFS,

l'Organe de contrôle de l'information policière

invite le demandeur à tenir compte des remarques susmentionnées.

Avis approuvé par l'Organe de contrôle de l'information policière le 10 mars 2021.

Pour l'Organe de contrôle,
Le Président,
(sé.) Philippe ARNOULD





CONTROLEORGaan OP DE POLITIONELE INFORMATIE

Uw referentie	Onze referentie	Bijlage(n)	Datum
	DA210003		10/03/2021

Betreft: Advies betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55, n° 1722/001)

Het Controlegeorgaan op de politionele informatie (hierna afgekort 'COC' of 'Controlegeorgaan').

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (BS, 5 september 2018, hierna afgekort als 'WGB') inzonderheid het artikel 59 §1, 2° lid, artikel 71 en Titel VII, inzonderheid artikel 236.

Gelet op de wet van 3 december 2017 tot oprichting van een Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna afgekort 'WOG').

Gelet op de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (hierna 'WPA').

Gelet op de *Law Enforcement Directive* 2016/680 van 27 april 2016 (hierna *LED*).

Gelet op de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

Gelet op het verzoek van de Voorzitter van de Kamercommissie Mobiliteit, de heer Jean-Marc Delizée, van 16/02/2021 aan het Controlegeorgaan om advies uit te brengen over het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur. (hierna 'het wetsvoorstel')

Gelet op het verslag van de heer Koen Gorissen, lid-raadsheer in het Controlegeorgaan.

Brengt op 10 maart het volgend advies uit.

I. Voorafgaande opmerking nopens de bevoegdheid van het Controleorgaan

1. In het licht van, respectievelijk, de toepassing en omzetting van de Verordening 2016/679¹ en de Richtlijn 2016/680² heeft de wetgever de taken en opdrachten van het Controleorgaan grondig gewijzigd. Artikel 4 § 2, vierde lid van de WOG bepaalt dat de competenties, taken en bevoegdheden als toezichthoudende autoriteit voorzien door de Verordening 2016/679 voor de politiediensten in de zin van artikel 2, 2°, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, worden uitgeoefend door het Controleorgaan.

2. Het Controleorgaan moet geraadpleegd worden bij de voorbereiding van wetgeving of een regelgevende maatregel die verband houdt met de verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten van de geïntegreerde politie (zie artikel 59 §1, 2° lid en 236 §2 WGB, artikel 36.4 van de AVG en artikel 28.2 van de Richtlijn politie-justitie of LED). Daarbij heeft het Controleorgaan de opdracht om te onderzoeken of de voorgenomen verwerkingsactiviteit door de politiediensten in overeenstemming is met de bepalingen van Titel 1 (voor de niet-operationele verwerkingen)³ en Titel 2 (voor de operationele verwerkingen) van de WGB⁴. Wat betreft derhalve in het bijzonder de verwerkingsactiviteiten in het kader van de opdrachten van bestuurlijke en/of gerechtelijke politie brengt het Controleorgaan advies uit, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van de Regering of van de Kamer van volksvertegenwoordigers, van een bestuurlijke of gerechtelijke overheid of van een politiedienst, inzake iedere aangelegenheid die betrekking heeft op het politionele informatiebeheer zoals geregeld in Afdeling 12 van Hoofdstuk 4 van de wet op het politieambt⁵.

3. Het Controleorgaan is, ten aanzien van de politiediensten, de Algemene Inspectie van de federale politie en lokale politie (afgekort 'AIG') zoals bedoeld in de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en de Passagiersinformatie-eenheid (hierna afgekort 'BEL-PIU') bedoeld in Hoofdstuk 7 van de wet van 25 december 2016 tevens belast met het toezicht op de toepassing van Titel 2 van de GBW en/of de verwerking van persoonsgegevens zoals bedoeld in de artikelen 44/1 tot 44/11/13 van de wet op het politieambt en/of elke andere opdracht die haar krachtens of door andere wetten wordt verleend.⁶

4. Het Controleorgaan is tot slot ingevolge artikel 281, § 4, van de algemene wet van 18 juli 1977 *"inzake douane en accijnzen"*, zoals gewijzigd door de wet van 2 mei 2019 *"tot wijziging van diverse bepalingen met betrekking tot de verwerking van passagiersgegevens"* ten aanzien van de Dienst

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming of 'AVG').

² Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (hierna 'Richtlijn politie-justitie' of LED).

³ Artikel 4 §2, vierde lid WOG.

⁴ Artikel 71 §1, derde lid WGB.

⁵ Artikelen 59 §1, 2° lid en 236 § 2 WGB.

⁶ Artikel 71 §1, derde lid juncto 236 § 3, WGB.

Geschillen van de Algemene Administratie van Douane en Accijnzen bevoegd in het kader van de vorderingen gericht aan de BEL-PIU in fiscale materies.

II. Voorwerp van de aanvraag

5. Met het wetsvoorstel wordt de vaststelling van het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur door middel van onbemande automatische toestellen mogelijk gemaakt. Dit is in het kader van de huidige wetgeving niet mogelijk.

III. Bespreking van de aanvraag

6. Artikel 8.4 van het Wegverkeersreglement (WVR) ⁷ bepaalt dat het verboden is voor elke bestuurder om gebruik te maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt, tenzij zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is.

7. De indiener van het wetsvoorstel stelt dat het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur toeneemt en er een serieuze impact hiervan is op het rijgedrag en de ongevallencijfers in België. Het is verder aldus de aanvrager ontzettend moeilijk en arbeidsintensief voor de politie om zulk een overtreding vast te stellen vermits dit enkel op heterdaad mogelijk is. Het Controleorgaan begrijpt ten volle de ernst van de problematiek en vooral dat de beperking in de vaststellingswijze van een zeer vaak voorkomende inbreuk op het WVR een belangrijke hinderpaal vormt voor de politie om aan daadwerkelijke handhaving te doen wat een regelgevend ingrijpen rechtvaardigt.

8. De door de indiener voorgestelde oplossing is een aanpassing van het Koninklijk besluit van 18 december 2002⁸ (hierna 'het KB'), dat een ophijsting maakt van de overtredingen op het Wegverkeersreglement die vastgesteld kunnen worden door onbemande automatisch werkende toestellen en een bijzondere bewijswaarde hebben. De indiener wil het namelijk mogelijk maken om het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel. Het wetsvoorstel wil aldus met behulp van technologische toepassingen de pakkans voor deze overtreding aanzienlijk verhogen en zo eveneens de politie ontlasten.

9. De indiener verwijst in verband met de mogelijke technologische oplossingen naar een proefproject van VIAS⁹ waarbij een nieuw camerasysteem werd getest om het gebruik van een draagbare telefoon

⁷ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

⁸ Koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

⁹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/succesvolle-test-met-camerasysteem-om-gsm-gebruik-achter-het-stuur-te-detecteren/>

achter het stuur te kunnen vaststellen. Door gebruik te maken van artificiële intelligentie (AI) kon het systeem automatisch herkennen wanneer een bestuurder handelingen stelt met zijn draagbare telefoon. Het is niet duidelijk en zelfs twijfelachtig of het proefproject van VIAS in overeenstemming met de WGB was¹⁰, maar dit behoort tot de bevoegdheid van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

IV. Wettelijke basis

10. Het KB voorziet in 12 overtredingen, waarvoor de onbemande automatisch werkende toestellen materiële bewijsmiddelen opleveren met een bijzondere bewijskracht. Dit KB geeft uitvoering aan artikel 62, 3^e lid van de Wet Politie Wegverkeer¹¹ (WPW) dat luidt als volgt: *“... De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet bewezen is, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Wanneer een overtreding werd vastgesteld door onbemande automatisch werkende toestellen, wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal”*.

11. In de lijst met overtredingen opgenomen in het KB vinden we onder meer het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid, het negeren van een rood licht en in tegengestelde richting rijden op autosnelwegen en autowegen. Op 26 april 2019 zijn hier bij koninklijk besluit¹² bijkomende overtredingen aan toegevoegd m.n. verkeerd afslaan op een kruispunt, de voorsorteringsspijlen niet volgen, een verboden rijrichting nemen en het dwarsverkeer belemmeren. Het voorliggend wetsvoorstel wil daar het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur aan toevoegen (o.b.v. artikel 8.4 WVR).

12. Het Controleorgaan identificeert verschillende knelpunten/onduidelijkheden enerzijds met betrekking tot de toepassing van het juridische kader en anderzijds met betrekking tot bepaalde concepten van het gegevensbeschermingsrecht.

V. Toepassing van het juridische kader

13. Het Controleorgaan stelt ten eerste vast dat het wetsvoorstel het vaststellen van een verkeersinbreuk als finaliteit heeft, wat in de regelgeving van de WPW vervat zit en aldus op grond van artikel 25/1, §1 WPA uitgesloten wordt van het toepasselijke regime van de Wet op het Politieambt. Art. 25/1 §1 WPA luidt immers als volgt: *“Deze afdeling regelt de plaatsing en het gebruik van camera's op zichtbare wijze door de politiediensten. De camera's waarvan de modaliteiten voor*

¹⁰ https://www.standaard.be/cnt/dmf20210106_93829300

¹¹ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

¹² Koninklijk besluit van 26 april 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is en van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

plaatsing en gebruik door de politiediensten worden geregeld door of krachtens een bijzondere wetgeving worden niet beoogd door deze afdeling". In dergelijk geval rijzen er vragen over de verhouding tussen artikel 62 WPW op zich en de gemeenrechtelijke regeling betreffende het politieel cameragebruik uit hoofde van Titel II WGB zoals verder uitgewerkt in de WPA.

14. De camera's/onbemande automatische toestellen geregeld door de WPW vallen aldus in principe niet onder de gemeenrechtelijke cameraregeling van de WPA. De WPW moet immers gezien worden als een bijzondere regeling (*lex specialis*) ten aanzien van de WPA. Alleen, de WPW bevat helaas geen uitgeschreven (in de zin van de WPA) regels met betrekking tot het gebruik van camera's.

15. De WPW bevat momenteel geen enkele bepaling m.b.t. de privacy en gegevensbescherming. De privacy – en gegevensbeschermingsregeling van de WGB en de WPA is immers pas ontstaan nadat de WPW al even bestond. Een uitgeschreven regeling in (art. 62 van) de WPW m.b.t. de verplichtingen voorzien in Titel II WGB bij het hanteren van dergelijk camerasysteem is derhalve noodzakelijk. Titel II WGB is gebaseerd op de bredere gegevensbeschermingsratio die eveneens in andere transversale regelgeving vervat zit. De Europese privacyregelgeving, m.n. artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en artikel 6.3 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), samen gelezen met artikel 22 van de Belgische Grondwet stellen dat een formele rechtsnorm zoals (artikel 62 van) de WPW de omstandigheden en voorwaarden dient aan te geven/uit te werken waarin een gegevensverwerking toegestaan is. Verder dienen de essentiële elementen van die verwerking daarin te worden vastgesteld¹³. Elementen die als essentieel worden beschouwd zijn: de of het precieze doeleinde(n) van de verwerking, de nodige verwerkingsverrichtingen om deze doeleinden te bereiken, de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke(n), de categorieën van verwerkte gegevens¹⁴, de bewaartermijnen, de (categorieën van) betrokkenen (waarvan de gegevens worden verwerkt), de (categorieën van) ontvangers aan wie de gegevens worden meegedeeld evenals de omstandigheden waarin ze worden meegedeeld, alsook de te nemen maatregelen met het oog op het waarborgen van een rechtmatige en behoorlijke verwerking van die persoonsgegevens en de mogelijke beperkingen van bepaalde rechten/verplichtingen¹⁵ vermeld in de artikelen 5, 12 tot 22 en 34 AVG. *A fortiori* dienen deze elementen te worden vastgesteld wanneer de verwerking van gegevens een significante inmenging betekent in de rechten en vrijheden van betrokkenen. Van belang is dat de verwerkingen voorspelbaar en nauwkeurig zijn. Betrokkenen dienen m.a.w. te kunnen vaststellen wanneer en in welke omstandigheden dergelijke verwerkingen van hun gegevens toegelaten zijn. Voor de uitwerking van deze essentiële elementen kan de regeling in de WPA over cameragebruik naar analogie worden overgenomen of kan er een uitdrukkelijke verwijzing naar de (relevante artikelen van de) WPA worden ingevoegd.

16. Naast deze essentiële elementen van de beoogde gegevensverwerkingen in de wet staat het de Koning of nadien de bevoegde minister vrij om nog verdere modaliteiten uit te werken.

¹³ Op basis van het legaliteitsbeginsel.

¹⁴ met dien verstande dat de gegevens uit hoofde van artikel 5.1. AVG "toereikend, terzake dienend en beperkt tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt" dienen te zijn

¹⁵ Uit hoofde van de artikelen 5, 12 tot 22 en 34 AVG.

17. Een tweede opmerking betreft het mogelijke gebruik van een technische gegevensbank door de geïntegreerde politie (GPI) om de gegevens geregistreerd door onbemande automatische toestellen in op te slaan. In een dergelijk geval, m.n. ingeval gebruik wordt gemaakt van ANPR-camera's of intelligente systemen, is de WPA sowieso van toepassing en dient er een koppeling/verwijzing te worden gemaakt met/naar de WPA, die een gedetailleerde regeling bevat m.b.t. het gebruik van een technische gegevensbank als gegevensdrager. Art. 44/11/3septies luidt immers als volgt: *"De opdrachten van bestuurlijke of gerechtelijke politie die het gebruik van een technische gegevensbank rechtvaardigen, zijn de volgende:*

1° de hulp bij de uitvoering van de opdrachten van gerechtelijke politie betreffende:
...
b) de inbreuken betreffende de politie over het wegverkeer, met toepassing van artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer..."

18. Art. 44/11/3octies WPA voorziet verder in *"een impact- en risicoanalyse (DPIA) op het vlak van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en op operationeel niveau, met name wat de categorieën van verwerkte persoonsgegevens betreft, de proportionaliteit van de aangewende middelen, de te bereiken operationele doelstellingen en de bewaartermijn van de gegevens die nodig is om deze doelstellingen te bereiken"*. Dergelijke DPIA werd in het verleden opgesteld voor het gebruik van ANPR-camera's (voor het AMS¹⁶ en de nationale technische gegevensbank), en derhalve ook voor de beperkte lijst van inbreuken vastgesteld door deze toestellen conform artikel 62 WPW, voorzien in het KB. Indien deze nieuwe verkeersinbreuk wordt opgenomen in het KB en derhalve deze inbreuk vastgesteld door onbemande automatische toestellen bijzondere bewijswaarde verkrijgt, dient deze verruiming eveneens te worden geanalyseerd door middel van een DPIA. Dit betekent m.a.w. dat de DPIA van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie m.b.t. het AMS een *update* dient te krijgen.

19. Hieromtrent is het tevens van belang op te merken dat art. 44/11/3decies WPA een regeling bevat specifiek voor ANPR-camera's waarvan de gegevens worden opgeslagen in een technische gegevensbank. In de huidige stand van de wetgeving kan het gedrag van personen wettelijk gezien **NIET** door ANPR-camera's worden verwerkt/opgenomen in een lokale of nationale technische gegevensbank. Rechtstreekse identificatie van een persoon kan nu wettelijk gezien (nog) niet met deze toestellen. Momenteel kunnen immers enkel volgende gegevens worden verwerkt zoals uitdrukkelijk voorzien in art. 44/11/3decies WPA: *"De technische gegevensbanken die werden gecreëerd naar aanleiding van het gebruik van intelligente camera's voor de automatische nummerplaatherkenning of van intelligente systemen voor de automatische nummerplaatherkenning bevatten de volgende gegevens, indien zij verschijnen op de beelden van de camera's :*

1° de datum, het tijdstip en de precieze plaats van langsrijden van de nummerplaat,

2° de kenmerken van het voertuig dat verbonden is aan deze nummerplaat,

3° een foto van de nummerplaat aan de voorkant van het voertuig en in voorkomend geval, aan de achterkant,

4° een foto van het voertuig,

¹⁶ *ANPR Management System*, beheerd en ontwikkeld door de federale politie, waarin op termijn alle lokale technische gegevensbanken zullen (en moeten) worden geïntegreerd.

5° in voorkomend geval, een foto van de bestuurder en van de passagiers,

6° de logginggegevens van de verwerkingen.”

20. De finaliteit van de verwerking is derhalve de nummerplaat te lezen, het voertuig te identificeren, en een link te maken met de titularis van het voertuig via de nummerplaat, maar er is actueel geen (al dan niet biometrische) verwerking van gegevens mogelijk omtrent de bestuurder en/of passagier, die bruikbaar zouden kunnen zijn voor een unieke identificatie, waardoor men ook geen gedragingen (of bepaalde inbreuken) zoals gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur en eventuele andere handelingen die men in de toekomst zou willen verbieden (vb. krant of boek lezen, ...), enz. ... kan linken aan de bestuurder.

VI. Toepassing van bepaalde concepten van het gegevensbeschermingsrecht

21. Indien men bovendien met biometrische gegevens/gezichtsherkenning zou wensen te werken, dienen er bijkomende specifieke bepalingen m.b.t. biometrische gegevens en verwerkingen uit hoofde van titel II WGB te worden opgenomen hetzij in de WPW (zie ook *supra* randnummer 15), hetzij, bij voorkeur in de WPA. Aangezien het gaat om een gedrags- en bewegingsherkenning van een (fysieke) persoon valt *in casu* immers moeilijk in te zien hoe men deze inbreuk(en) kan vaststellen zonder dat er sprake is van biometrische gegevens en/of een biometrische verwerking.

22. Zoals gezegd betreft het hier een nieuwe technologie en meer bepaald *Artificial Intelligence* (artificiële intelligentie), *AI*¹⁷. Het systeem zou automatisch herkennen wanneer iemand handelingen met een draagbare telefoon of toestel stelt. Vervolgens zou een foto worden genomen van de overtreder/bestuurder. De beelden zonder overtreding zouden meteen worden gewist. Dit moet echter uitdrukkelijk in de wet bepaald worden. In het wetsvoorstel dat werd voorgelegd blijken deze modaliteiten van de AI toepassing nergens verder toegelicht noch uitgewerkt. (wat doet de AI precies bij gebruik? Waarop is het gericht? Hoe werkt het precies? Etc. ...).

23. Indien men deze overtreding wenst vast te stellen en gebruik wil maken van biometrische gegevens via *ANPR*-camera's waarvan de gegevens opgeslagen worden in een technische gegevensbank dan zou art. 44/11/3*decies* WPA eveneens een aanpassing vereisen (zie *supra* randnummer 19 en 20).

¹⁷ De Europese wetgever is zich momenteel aan het buigen over mogelijke regelgeving m.b.t. AI. Daarnaast zijn er al heel wat Europese initiatieven hieromtrent verschenen. Zie bv.: 'Ethische Principes voor Betrouwbare AI' van de AI HLEG (High Level Expert Group): <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/ethics-guidelines-trustworthy-ai>; 'Assessment List for Trustworthy Artificial Intelligence' (ALTAI): <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/assessment-list-trustworthy-artificial-intelligence-altai-self-assessment>; Witboek over AI van de Europese Commissie waarin zij de Europese benadering m.b.t. AI schetst en ingaat op de risico's. Risicovolle AI is voor haar afhankelijk van de sector en van de kans dat er risico's effectief kunnen plaatsvinden. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/commission-white-paper-artificial-intelligence-feb2020_en.pdf. Mobiliteit is voor de Europese Commissie (terecht) een gevoelige sector en het gebruik van biometrische gegevens is (los van de sector) een risicovol gebruik. Wat aldus nogmaals het belang van een DPIA benadrukt in geval in het kader van dit wetsvoorstel.

24. Het huidige wettelijk kader voor het gebruik van gezichtsherkenningstechnologie is naar het oordeel van het Controleorgaan momenteel niet toereikend, los van de vaststelling dat technische gegevensbanken *de lege lata* enkel kunnen voor ANPR camera's of systemen of m.a.w. voor nummerplaatherkenning.

25. Als finale opmerking kan worden gesteld dat het van belang is om aan te geven dat op het niveau van een politiedienst, die gebruik wil maken van dergelijke onbemande automatische toestellen in combinatie met AI, een gegevensbeschermingseffectensanalyse (GEB)/'Data Protection Impact Assessment' (DPIA) noodzakelijk is. *"Het betreft immers verwerkingen voor toezichts- of controle doeleinden. Het is een geautomatiseerde verwerking (mits menselijke tussenkomst van een politieambtenaar of agent van politie voor de finale beslissing) waarbij AI aan te pas komt. De verwerking kan leiden tot een beslissing met negatieve gevolgen voor de betrokkene. De gegevens die worden geregistreerd kunnen worden meegedeeld of zijn toegankelijk voor een derde. Al deze kenmerken vormen 'red flags' waarbij men extra aandachtig/voorzichtig dient om te springen met deze verwerkingen. Er moeten voldoende 'safeguards' / 'checks and balances' in plaats zijn gesteld om zo'n verwerkingen rechtmatig te laten verlopen. Des te meer zou DPIA een hele meerwaarde betekenen omdat deze net toelaat een a priori risicoanalyse te maken. Dit maakt het mogelijk bepaalde risico's en/of gevaren in kaart te brengen en laat toe na te denken hoe deze kunnen worden beperkt"*¹⁸.

26. Samenvattend kan aldus worden gesteld dat het een lovenswaardig wetsvoorstel betreft dat tegemoet komt aan het hedendaagse onmiskenbare risico dat gebruik van een draagbare telefoon of smartphone (maar ook andere handelingen, zoals het manipuleren van een laptop, het lezen van een boek of krant, enz. ...) achter het stuur teweegbrengt. Niettemin wenst het Controleorgaan te wijzen op de onmiskenbare risico's en de te nemen maatregelen bij de ingebruikname van dergelijke technologische toepassingen om verkeersovertredingen vast te stellen. Artikel 62 WPW dateert van lang vóór de inwerkingtreding van alle moderne regels m.b.t. data protectie en is niet aangepast aan de huidige privacy -en gegevensbeschermingsregelgeving wat *a fortiori* het geval is indien men naar de toekomst toe met biometrische gegevens zou willen werken. Ofwel dient (artikel 62 van) de WPW te worden aangepast door alle modaliteiten en vereisten afkomstig uit Titel II WGB en de WPA uit te werken, ofwel dient er een duidelijke koppeling/verwijzing opgenomen te worden in de WPW naar de WPA die al deze vereisten reeds uitgewerkt heeft.

Het Controleorgaan pleit m.a.w. voor een globale herziening van art. 62 WPW en dit te laten corresponderen met de bepalingen betreffende het cameragebruik en de technische gegevensbanken voorzien in de WPA.

OM DEZE REDENEN,

¹⁸ Advies DA210001 van het Controleorgaan.

Het Controleorgaan op de Politionele Informatie,

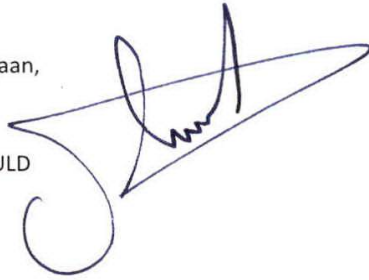
verzoekt de aanvrager gevolg te geven aan de hogervermelde opmerkingen.

Advies goedgekeurd door het Controleorgaan op de Politionele Informatie op 10 maart 2021.

Voor het Controleorgaan,

De voorzitter,

(get.) Philippe ARNOULD



KONINKLIJK VERBOND VAN DE VREDE- EN POLITIERECHTERS, v.z.w.
UNION ROYALE DES JUGES DE PAIX ET DE POLICE, A.S.B.L.



Advies van het K.V.V.P.

inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld

Avis de l'U.R.J.P.P.

au sujet de la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié

1. Het KVVP kan een gunstig advies verlenen inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle vaststellingen van overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand werkend toestel worden verricht.	1. L'URJP peut donner un avis positif concernant la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les constatations d'une infraction aux dispositions du Code de la route qui ont été réalisées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.
2. Dit wetsontwerp kan immers bijdragen tot meer verkeersveiligheid en er lijkt thans geen enkele reden voorhanden om nog een onderscheid te maken tussen de vaststellingen van overtredingen door middel van bemand en onbemand automatisch werkende toestellen.	2. Cette proposition de loi peut améliorer la sécurité routière et il n'existent actuellement plus d'arguments pour distinguer les constatations d'infractions à l'aide des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié ou en son absence.

KONINKLIJK VERBOND VAN DE VREDE- EN POLITIERECHTERS, v.z.w.
UNION ROYALE DES JUGES DE PAIX ET DE POLICE, A.S.B.L.



Bijkomend biedt het wetsontwerp het voordeel dat het de kans op eventuele bewijsproblemen vermindert.	En outre, cette proposition de loi a l'avantage de diminuer les problèmes de preuve.
3. Het lijkt het KVVP aangewezen het advies in te winnen van de Gegevensbeschermingsautoriteit.	3. L'URRJJP estime nécessaire de recueillir l'avis de l'Autorité de protection des données.

21 november 2021

Voor het KVVP
Luc Brewaeys
Secretaris

21 novembre 2021

Pour l'URJJP
Luc Brewaeys
Secrétaire URJJP

KONINKLIJK VERBOND VAN DE VREDE- EN POLITIERECHTERS, v.z.w.
UNION ROYALE DES JUGES DE PAIX ET DE POLICE, A.S.B.L.





Police

POLICE INTEGREE STRUCTUREE A DEUX NIVEAUX
CENTRE DE CONNAISSANCE ET D'EXPERTISE
CENTREX CIRCULATION ROUTIERE

Avenue de la Couronne, 145 A
1050 BRUXELLES



Interne

Destinataire:

David Modrzewski
Chambre des représentants
Secrétaire de Commission

Bruxelles, le 11 janvier 2021

Nos références 2020 – 7264
Votre lettre du 14-12-2020

Chargés de dossier
E-mail

Eric Troniseck / Ivan Bruggeman
DGA.DAH.centrex.traffic@police.belgium.eu

Objet

Proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (n° 1234/1. DOC55K1234). Demande d'avis.

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre demande d'avis dans le cadre de la proposition de loi précitée. Veuillez trouver l'avis de Centrex Circulation routière ci-dessous.

Nous pouvons affirmer sans crainte que cette proposition de loi répond à des propositions antérieures que nous avons formulées.

En 2016 déjà, les départements de l'Intérieur et de la Mobilité avaient avancé une piste de réflexion pour ne plus retenir la liste limitative des infractions dont la constatation est fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ce qui, aujourd'hui, semble encore relever de la science-fiction sera peut-être la réalité demain. Avec la législation actuelle des retards dans l'utilisation d'une technologie en évolution constante sont difficiles à éviter, parce qu'il faut attendre les adaptations de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Dans la note de politique générale relative à la Mobilité¹, le Ministre en charge de la Mobilité indique que : *“Afin que les services de police chargés de faire respecter les règles de circulation puissent bénéficier de nouvelles technologies de détection d'infractions dès qu'elles sont disponibles, par exemple pour contrôler la conduite sans ceinture de sécurité ou en tenant un téléphone à la main, je proposerai l'année prochaine une modification de la loi de 1968 relative à la police de la circulation routière afin que de nouveaux moyens techniques, tels que des caméras de détection, puissent être utilisés dès qu'ils sont disponibles, pour autant bien entendu, que le constat de l'infraction soit indiscutable.”*

Au point 3.6 de son exposé d'orientation politique², la Ministre de l'Intérieur précise entre autres qu'en vue d'une optimisation de la lutte contre les infractions routières précitées et d'une meilleure

¹ Documents parlementaires – N° DOC 55 1580/024

² Documents parlementaires – N° DOC 55 1610/020

protection des usagers vulnérables, les services de police vont également privilégier au maximum l'utilisation des nouvelles technologies (caméras ANPR, par exemple) et le traitement des infractions par le biais des Centres Régionaux de Traitement (CRT) pour automatiser les contrôles routiers, les constats et les traitements.

Centrex Circulation routière est donc d'avis qu'il est indiqué de supprimer les limitations qui sont actuellement imposées par l'article 62, troisième paragraphe de la Loi de la circulation routière³. Un cadre légal auquel ces appareils doivent satisfaire, de manière à ce qu'ils doivent être homologués et étalonnés avant de pouvoir effectuer des mesures doit être maintenu et le placement et l'utilisation continuent à dépendre des accords nécessaires (protocole) comme c'est le cas également à l'heure actuelle.

Nous profitons également de l'occasion pour attirer l'attention sur le sixième paragraphe de l'article 62, libellé comme suit :

Sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'Instruction criminelle, les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.

Dans le cadre de la lutte contre les infractions graves (comme le terrorisme) ces appareils constituent un instrument très précieux. Ils peuvent également être utilisés à des fins administratives comme les « SAC ». Une révision de cet alinéa nous semble donc nécessaire.

Si vous avez encore des questions, n'hésitez pas à reprendre contact avec nous par mail.

Bien à vous,



Premier Inspecteur Ivan Bruggeman
Coordinateur Police Locale
CENTREX Circulation routière

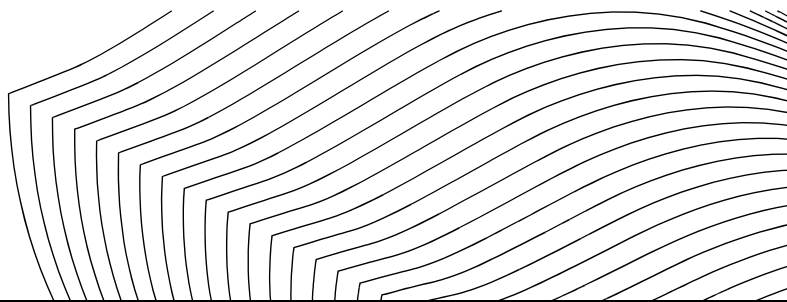


Commissaire Eric Troniseck
Coordinateur Police Fédérale
CENTREX Circulation routière

³ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière



Politie



GEïNTEGREERDE POLITIE GESTRUCTUREERD OP TWEE

NIVEAUS

KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM
CENTREX WEGVERKEER

Kroonlaan, 145 A
1050 BRUSSEL



INTERN

Bestemmeling:

David Modrzewski

Kamer van volksvertegenwoordigers
Commissiesecretaris

Brussel, 11 januari 2021

Onze referentie
Uw schrijven van

2020 – 7264
14-12-2020

Dossierbeheerders
E-mail

Eric Troniseck / Ivan Bruggeman / Gerry Peeters
DGA.DAH.CentrexTraffic@police.belgium.eu

Onderwerp: Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (nr. 1234/1. DOC55K1234). Vraag om advies

Geachte heer,

Wij hebben uw verzoek om advies in het kader van de behandeling van voornoemd wetsvoorstel goed ontvangen. Gelieve hieronder het advies van Centrex Wegverkeer te willen vinden.

We kunnen gerust stellen dat dit wetsvoorstel beantwoordt aan eerdere voorstellen die wij geformuleerd hebben.

Reeds in 2016 werd op de departementen Binnenlandse Zaken en Mobiliteit de denkpiste geopend om de limitatieve lijst van overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, niet langer te weerhouden.

Wat vandaag nog als sciencefiction klinkt, is morgen misschien de realiteit. Met de huidige wetgeving zijn vertragingen in het gebruik van de steeds evoluerende technologie moeilijk te vermijden omdat er gewacht dient te worden op de aanpassingen van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

In de algemene beleidsnota Mobiliteit¹ stelt de Minister van Mobiliteit: “Om ervoor te zorgen dat de politiediensten die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de verkeersregels kunnen profiteren van nieuwe technologieën voor het opsporen van overtredingen zodra deze beschikbaar zijn, bijvoorbeeld om het rijden zonder veiligheidsgordel of met een telefoon in de hand te controleren, zal ik volgend jaar een wijziging van de wegverkeerswet van 1968 voorstellen, zodat nieuwe technische middelen, zoals opsporingscamera's, kunnen worden gebruikt zodra deze beschikbaar zijn, op voorwaarde natuurlijk dat de vaststelling van de overtreding onweerlegbaar is.”

In punt 3.6 van haar beleidsverklaring² stelt de Minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing onder meer dat om de strijd tegen die verkeersinbreuken te optimaliseren en de kwetsbare weggebruikers beter te beschermen, gaan de politiediensten ook maximaal inzetten op het gebruik van nieuwe technologieën (bijvoorbeeld ANPR-

¹ Parlementaire stukken Nr. DOC 55 1580/024

² Parlementaire stukken Nr. DOC 55 1610/020

camera's) en de verwerking van de inbreuken via de gewestelijke verwerkingscentra (GVC) om de wegcontroles, de vaststellingen en de verwerkingen te automatiseren.

Centrex Wegverkeer is dan ook de mening toegedaan dat het aangewezen is om de beperkingen die thans door artikel 62, derde lid van de Wegverkeerswet³ worden opgelegd op te heffen. Een wettelijk kader waaraan deze toestellen moeten voldoen zodat ze gehomologeerd en geijkt moeten worden alvorens metingen uit te voeren dient behouden te blijven en de plaatsing en het gebruik blijven afhankelijk van de nodige afspraken (protocol) zoals ook nu het geval is.

Wij maken van de gelegenheid eveneens gebruik om de aandacht te vestigen op het zesde lid van artikel 62, luidende:

Onverminderd de bepalingen van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, mogen de toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, slechts worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van de overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, begaan op de openbare weg, alsook met het oog op de regeling van het wegverkeer.

In het kader van de bestrijding van zware misdrijven (zoals terrorisme) zijn deze toestellen een zeer waardevol instrument. Zij kunnen eveneens gebruikt worden voor administratieve doeleinden zoals 'GAS'. Een herziening van dit lid lijkt ons dan ook noodzakelijk.

Heeft u nog vragen, stuur ons gerust een mailtje.

Met de meeste hoogachting,



Eerste Inspecteur Ivan Bruggeman
Coördinator Lokale Politie
CENTREX Wegverkeer



Commissaris Eric Troniseck
Coördinator Federale Politie
CENTREX Wegverkeer

³ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer



Police

POLICE INTEGREE STRUCTUREE A DEUX NIVEAUX
CENTRE DE CONNAISSANCE ET D'EXPERTISE
CENTREX CIRCULATION ROUTIERE

Avenue de la Couronne, 145 A
1050 BRUXELLES



Interne

Destinataire:

David Modrzewski
Chambre des représentants
Secrétaire de Commission

Bruxelles, le 10 mars 2021

Nos références 2021 – 1286
Votre lettre du 25-02-2021

Chargés de dossier Eric Troniseck / Ivan Bruggeman
E-mail DGA.DAH.centrex.traffic@police.belgium.eu

Objet : **Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC55K1722)**

Demande d'avis.

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre demande d'avis dans le cadre de la proposition de loi précitée. Veuillez trouver l'avis demandé ci-dessous.

Centrex Circulation routière est certainement demandeur pour reprendre l'usage du téléphone portable que l'on tient en main alors que l'on conduit le véhicule dans la liste d'infractions dont la constatation est fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Cette proposition cadre certainement dans l'évolution progressive de la technologie, grâce à laquelle il est possible de mieux verbaliser cette infraction qui peut néanmoins être considérée comme un "killer" et par conséquent, un des phénomènes prioritaires à combattre dans le cadre d'une meilleure détection et de la verbalisation de l'(in)sécurité routière.

La technologie n'est, à ce jour, pas encore tout à fait au point. Ainsi, l'intervention d'un membre opérationnel de la police intégrée est encore toujours exigée pour confirmer l'enregistrement, mais on peut s'attendre à ce que ce ne soit qu'une question de temps, avant que l'infraction puisse être constatée sans intervention humaine.

Mais, comme mentionné précédemment, Centrex Circulation routière est encore davantage partisan d'une adaptation de l'article 62 de la Loi sur la circulation routière¹, par laquelle toutes les infractions au code de la route² entreraient ici en ligne de compte³. On évite par-là que l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire doive, à tout moment, être adapté, non

¹ Loi du 16 mars 1968 relative à la police sur la circulation routière

² Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique

³ Note Centrex 2020 – 7464 du 11-01-2021 – avis concernant la proposition de loi DOC 55K1234.

seulement à l'évolution technique mais aussi aux modifications du code de la route.

Ceci est, entre autres, le cas avec un certain nombre de limitations de vitesse qui n'apparaissent pas dans la liste actuellement. Il s'agit des limitations de vitesse :

- sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec (art. 22^{quinqies} du code de la route et signal F99a);
- sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs (art. 22^{octies} du code de la route et signal F99b)
- dans les rues cyclables (art. 22^{novies} du code de la route et signal F111).

Nous ne pouvons cependant pas perdre de vue que les limitations de vitesse et leur contrôle relèvent entre temps de la compétence des Régions.

Les dispositions de l'article 1.7° (Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes et routes pour automobiles) ne sont pas non plus conformes aux modifications appliquées précédemment dans le code de la route. Le point 7° devrait être formulé comme suit :

Ne pas avoir respecté les règles relatives à l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.

9.7

De l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique.

Pour permettre le contrôle de l'interdiction de passage des transports lourds par les centres de village au moyen de l'utilisation de caméras ANPR, les signaux C21⁴, C22⁵ et C23⁶ au point 3° (Ne pas avoir respecté l'accès aux et l'usage des bandes de circulation et des voies publiques réservées à certains usagers) devraient être repris. Ceci vaut également pour les dispositions de l'article 22^{octies}⁷.

Une autre infraction facile à constater au moyen de caméras ANPR, est le franchissement d'îlots directionnels⁸. Nous pensons en premier lieu aux routes régionales qui autrefois comportaient 3 bandes de circulation et dont la bande du milieu a été remplacée – en partie – par des îlots directionnels. Il arrive qu'on les franchisse pour dépasser une file aux feux de signalisation ou pour effectuer une manœuvre de dépassement. Cela s'applique également aux îlots directionnels aux sorties d'autoroutes.

Si vous avez encore des questions, n'hésitez pas à reprendre contact avec nous par mail.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



Premier Inspecteur Ivan Bruggeman
Coördinateur Police Locale
CENTREX Circulation routière



Commissaire Eric Troniseck
Coördinateur Police Fédérale
CENTREX Circulation routière

⁴ Accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge est supérieure à la masse indiquée

⁵ Accès interdit aux conducteurs d'autocars

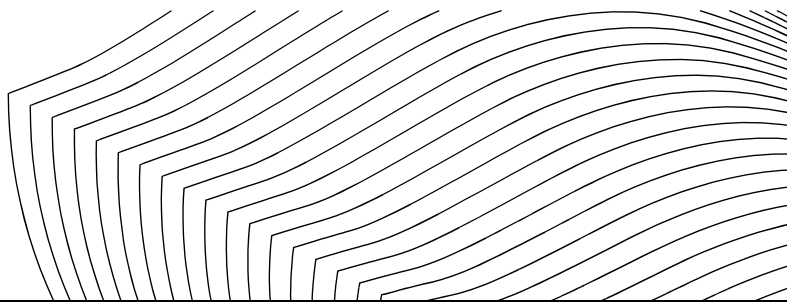
⁶ Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou utilisés au transport de choses. Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.

⁷ Accès aux chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs

⁸ AR 01-12-1975, art. 9.6



Politie



GEïNTEGREERDE POLITIE GESTRUCTUREERD OP TWEE NIVEAUS

KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM
CENTREX WEGVERKEER

Kroonlaan, 145 A
1050 BRUSSEL



INTERN

Bestemming:

David Modrzewski

Kamer van volksvertegenwoordigers
Commissiesecretaris

Brussel, 10 maart 2021

Onze referentie
Uw schrijven van

2021 – 1286
25-02-2021

Dossierbeheerders
E-mail

Eric Troniseck / Ivan Bruggeman
DGA.DAH.CentrexTraffic@police.belgium.eu

Onderwerp: Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen wordt opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC55K1722).

Vraag om advies.

Geachte heer,

Wij hebben uw verzoek om advies in het kader van de behandeling van voornoemd wetsvoorstel goed ontvangen. Gelieve hieronder het gevraagde advies te willen vinden.

Centrex Wegverkeer is zeker vragende partij om het gebruik van een draagbare telefoon die men in de hand houdt, terwijl men het voertuig bestuurt, op te nemen in de lijst met overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet is bewezen.

Dit voorstel kadert zeker in de voortschrijdende evolutie van de technologie, waardoor het mogelijk wordt om deze overtreding, die toch als een “killer” mag worden beschouwd, en bijgevolg als één van de prioritair te bestrijden fenomenen in het kader van de verkeers(on)veiligheid, beter op te sporen en te beteugelen.

De technologie staat vandaag nog niet volledig op punt. Zo is de tussenkomst van een operationeel lid van de geïntegreerde politie nog steeds een vereiste om de registratie te bevestigen, maar verwacht mag worden dat het slechts een kwestie van tijd is, alvorens de inbreuk kan worden vastgesteld zonder menselijke tussenkomst.

Maar, zoals eerder gemeld, is Centrex Wegverkeer nog meer voorstander van een aanpassing van artikel 62 van de Wegverkeerswet¹, waardoor alle inbreuken op de wegcode² hiervoor in aanmerking zouden komen³. Hiermee wordt voorkomen dat het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen wordt opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, telkenmale moet aangepast worden, niet alleen aan de technische

¹ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

² Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg

³ Nota Centrex 2020 – 7464 van 11-01-2021 – advies inzake wetsvoorstel DOC 55K1234.

evolutie, maar eveneens aan de wijzigingen in de wegcode.

Dit is onder meer het geval met een aantal snelheidsbeperkingen die momenteel niet in de lijst voorkomen. Het gaat om de snelheidsbeperkingen:

- Op wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs (art. 22^{quinqies} Wegcode en verkeersbord F99a);
- Op wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs (art. 22^{octies} Wegcode en verkeersbord F99b)
- In fietsstraten (art. 22^{novies} Wegcode en verkeersbord F111).

We mogen echter niet uit het oog verliezen dat de snelheidsbeperkingen, en de controle erop, inmiddels tot de bevoegdheden van de Gewesten behoren.

Ook de bepalingen van artikel 1.7° (Rijden op de vluchtstrook op autosnelwegen en autowegen) zijn niet in overeenstemming met eerder doorgevoerde wijzigingen in de wegcode. Het punt 7° zou als volgt geformuleerd dienen te worden:

De regels betreffende het gebruik van de pechstrook niet in acht genomen te hebben.	9.7 Van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.
---	--

Om het toezicht op het verbod de doortocht van zwaar vervoer door dorpskernen mogelijk te maken door het gebruik van ANPR-camera's, zouden de verkeersborden C21⁴, C22⁵ en C23⁶ in punt 3° (De toegang tot, en het gebruik van rijstroken en van de openbare wegen, voorbehouden voor bepaalde weggebruikers, niet in acht genomen te hebben) opgenomen dienen te worden . Dit geldt eveneens voor de bepalingen van artikel 22^{octies}⁷ .

Een andere inbreuk die eenvoudig vast te stellen valt met behulp van ANPR-camera's, is het overschrijden van een verkeersgeleider⁸. We denken hierbij in eerste instantie aan de gewestwegen die vroeger uit 3 rijstroken bestonden en waarbij de middelste rijstrook – gedeeltelijk – wordt vervangen door verkeersgeleiders. Daar durft men wel eens over te rijden om een file voor verkeerslichten voorbij te rijden, of om een inhaalbeweging uit te voeren. Hetzelfde geldt voor de verkeersgeleiders bij de afritten van de autosnelwegen.

Heeft u nog vragen? Stuur ons gerust een mailtje

Met de meeste hoogachting,


Eerste Inspecteur Ivan Bruggeman
Coördinator Lokale Politie
CENTREX Wegverkeer


Commissaris Eric Troniseck
Coördinator Federale Politie
CENTREX Wegverkeer

⁴ Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa

⁵ Verboden toegang voor bestuurders van autocars

⁶ Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken. Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa)

⁷ Toegang tot wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs

⁸ KB 01-12-1975, art. 9.6



DOSSIER TRAITÉ PAR

Service d'appui commun du ministère public
T 02 557 42 00
Boulevard de Waterloo 76
1000 Bruxelles
sdaomp@just.fgov.be

DATE

23/02/2021

Collège des procureurs généraux

BRUXELLES

LE PRÉSIDENT

exp. : Collège PG – Boulevard de Waterloo 76 – 1000 Bruxelles

Monsieur Jean-Marc DELIZEE
Président de la Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des Institutions fédérales
Chambre des Représentants

NOS RÉFÉRENCES

M.II.5.1.1 – M.II.5.0/214/2021/DP

VOS RÉFÉRENCES

ANNEXE

COPIE À

COMPG + MJ

OBJET : Demande d'avis écrit dans le cadre de l'examen de la proposition de loi n° 1234/1 modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

Monsieur le Président,

Je fais suite à la demande d'avis écrit dont objet adressée le 17 décembre 2020 par courrier électronique au Collège des procureurs généraux.

La proposition de loi vise à supprimer, dans l'article 62 alinéa 3 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, l'obligation de désigner dans un arrêté royal les infractions dont les constatations ont force probante particulière.

Notons d'emblée que ce sont les constatations des infractions et non ces infractions elles-mêmes qui ont force probante. L'intitulé de la proposition de loi est donc inadéquat.

L'article 62 alinéa 3 dont question a mis en place une procédure formaliste et, il est vrai, a priori lourde et contraignante puisqu'elle oblige le Roi à inclure dans une liste fixée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres¹ toute nouvelle catégorie d'infractions susceptibles d'être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié dont il souhaite que le constat soit revêtu d'une force probante spéciale.

Cette contrainte n'apparaît cependant pas disproportionnée par rapport à l'objectif de répression des infractions au droit de la circulation routière, et ce pour trois motifs :

I. La force probante spéciale des constatations :

En droit pénal classique, les procès-verbaux constatant les infractions ne font pas foi jusqu'à preuve du contraire mais il appartient :

¹ L'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.



- au Ministère public d'apporter la preuve de l'infraction ;
- au juge d'apprécier librement la valeur probante des constatations.

Tel n'est par contre pas le cas pour toute infraction à la loi sur la police de la circulation routière et ses arrêtés d'exécution. Pour autant que la copie du procès-verbal ait bien été adressée au contrevenant dans un délai de 14 jours à compter de la date de la constatation des infractions², les constatations figurant dans le procès-verbal font en effet, elles, foi et c'est au prévenu qu'il appartient d'apporter la preuve contraire à ces constatations. Le juge apprécie souverainement la valeur des preuves avancées par le prévenu.

A l'occasion de l'élaboration du projet de loi de 1996 à l'origine de la loi actuelle, le secrétaire d'Etat à la sécurité précisait :

« Certes, le projet ne précise pas les infractions qui peuvent être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agents qualifiés. Mais cette technique est en fait de règle dans la loi relative à la police de la circulation routière : ainsi, la détermination des infractions graves a, elle aussi, été laissée au Roi.

En l'occurrence, une garantie supplémentaire est offerte, puisque l'arrêté royal désignant les infractions visées devra être délibéré en Conseil des ministres »³.

« Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement n'ont force probante, jusqu'à preuve du contraire, que s'il s'agit d'infractions à la loi relative à la police de la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution, pour autant que ces infractions aient été désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. »⁴.

L'examen des travaux préparatoires révèle ainsi que le législateur voulait, en exigeant l'adoption préalable d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, compenser la force probante particulière réservée à des constats qui ne sont pas le fait d'agents qualifiés mais d'appareils fonctionnant automatiquement et, qui plus est, de manière quasi ininterrompue.

La délibération en conseil des ministres présente le mérite d'ouvrir le débat démocratique entre les différentes composantes d'une majorité gouvernementale sur la pertinence à recourir, au cas par cas, à des dispositifs dépourvus du discernement et de la pédagogie dont seul peut faire preuve un agent qualifié. Cet automatisme, s'il devait être généralisé sans aucune forme de contrôle, multiplierait donc le risque de voir porter inutilement devant un magistrat des contestations nées d'un constat injustifié en l'absence de toute infraction (cause de justification, ...). En cela, la modification envisagée risque donc d'engendrer un accroissement de travail en aval, au niveau de la justice. Cette modification impactera en outre en premier lieu les justiciables les plus faibles qui, faute de disposer des ressources nécessaires hésiteront à se lancer dans des contestations, parfois techniques, réservées aux plus favorisés.

De telles préoccupations demeurent encore bien présentes aujourd'hui.

² Article 62 al. 8 de la loi relative à la police de la circulation routière.

³ Projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, Doc. Parl., Sen, sess. ord. 1996, n° 577/7, p. 6.

⁴ *Ibidem*, p. 10.



II. Prévisibilité et sécurité juridique :

L'énonciation spéciale des catégories d'infractions dont le constat est revêtu d'une force probante particulière assure au justiciable la transparence et la prévisibilité du risque pénal encouru. Il est d'autant plus souhaitable que les usagers de la route soient clairement informés des incriminations pour lesquelles un régime probatoire moins favorable leur sera appliqué que les dispositifs fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié sont ceux qui, précisément, génèrent le plus grand nombre de constatations.

Le Collège des procureurs généraux estime que l'environnement juridique actuel garantit une sécurité juridique et, par-delà, une cohérence et une stabilité de la jurisprudence des tribunaux appelés à appliquer ce régime probatoire particulier. L'adoption de la proposition de loi risque par contre d'entraîner une augmentation des contestations d'infractions constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent tout autant qu'une évolution défavorable d'une jurisprudence à ce jour bien fixée.

III. Fréquence des amendements devant être apportés à l'arrêté royal d'exécution :

L'arrêté royal du 18 décembre 2002 précité n'a été modifié qu'une seule fois, le 26 avril 2019, depuis son entrée en vigueur. L'ancien arrêté royal du 11 octobre 1997⁵, abrogé et remplacé par l'arrêté du 18 décembre 2002 n'avait, quant à lui, jamais été amendé.

Les modifications apportées par le Roi à la liste des infractions sont donc rares.

Par ailleurs, lorsqu'elles doivent l'être, l'exigence d'une délibération de l'arrêté en conseil des Ministres ne représente qu'une contrainte formelle réduite.

En résumé, les contraintes imposées par l'article 62 alinéa 3 de la loi du 16 mars 1968 tel qu'actuellement en vigueur sont donc limitées sinon inexistantes. Loin d'alourdir le processus démocratique, l'adoption d'un arrêté royal en conseil des ministres au contraire le nourrit et le bénéfice restreint tiré de la modification envisagée serait sans commune mesure avec les risques et inconvénients engendrés, spécialement pour les justiciables les plus faibles.

Le Collège des procureurs généraux émet dès lors un avis défavorable sur la proposition à lui soumise.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le procureur général,

Johan Delmulle
Président du Collège

⁵ Arrêté royal du 11 octobre 1997 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.



College van Procureurs-generaal
BRUSSEL
DE VOORZITTER

DOSSIER BEHANDELD DOOR

Gemeenschappelijke Steundienst van het Openbaar Ministerie
T 02 557 42 00
Waterloolaan 76
1210 Brussel
sdaomp@just.fgov.be

DATUM

23/02/2021

verz. : College PG – Waterloolaan 76 – 1000 Brussel

De heer Jean-Marc DELIZEE
Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven, en Federale Instellingen
Kamer van Volksvertegenwoordigers

MIJN REFERTE

M.II.5.1.1 – M.II.5.0/214/2021/DP

UW REFERTE

BIJLAGE

KOPIE AAN

COMPG + MJ

BETREFT: Verzoek om schriftelijk advies in het kader van de analyse van het wetsvoorstel nr. 1234/1 tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld

Mijnheer de Voorzitter,

Deze brief ligt in het verlengde van de e-mail van 17 december 2020 aan het College van Procureurs-generaal waarin er om schriftelijk advies werd verzocht.

Het is de bedoeling van dit wetsvoorstel om de in artikel 62, derde lid van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 vermelde verplichting te schrappen dat de overtredingen waarvan de vaststellingen een bijzondere bewijskracht hebben, in een koninklijk besluit moeten worden vastgelegd.

De aandacht dient er onmiddellijk op te worden gevestigd dat niet deze overtredingen, maar de vaststellingen ervan zelf bewijskracht hebben, waardoor de titel van het wetsvoorstel onjuist is.

Dit artikel 62, derde lid, heeft een formele, en inderdaad, omslachtige en bindende procedure geïntroduceerd aangezien het de Koning verplicht om elke nieuwe categorie van overtredingen die via onbemande automatisch werkende toestellen kunnen worden vastgesteld en waaraan hij een bijzondere bewijskracht wenst te verlenen, op te nemen in een lijst in een in de Ministerraad¹ overlegd koninklijk besluit.

Deze verplichting lijkt omwille van drie redenen evenwel niet disproportioneel gelet op de doelstelling om de verkeersinbreuken te bestraffen:

I. De bijzondere bewijskracht van de vaststellingen:

In het klassieke strafrecht hebben de processen-verbaal tot vaststelling van de inbreuken slechts bewijskracht wanneer het tegendeel bewezen is, maar:

¹ Koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.



- Het openbaar ministerie moet bewijsmateriaal voor de inbreuk vergaren;
- De rechter dient vrij de bewijskracht van de vaststellingen te beoordelen.

Dit is daarentegen niet het geval voor elke inbreuk op de wegverkeerswet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Voor zover de kopie van het proces-verbaal werd verzonden naar de overtreder binnen een termijn van 14 dagen te rekenen vanaf de datum van de vaststelling van de overtredingen², hebben deze vaststellingen die in het proces-verbaal figureren immers bewijskracht. De beklaagde moet het tegendeel bewijzen, waarbij de rechter zelfstandig de bewijskracht ervan zal beoordelen.

Naar aanleiding van de uitwerking van het wetsvoorstel van 1996 dat aan de basis van de huidige wet lag, preciseerde de staatssecretaris voor Veiligheid:

“Toegegeven, het ontwerp bevat geen bijzonderheden met betrekking tot de overtredingen die door onbemande automatisch werkende toestellen vastgesteld kunnen worden. Deze techniek strookt niettemin met de wet betreffende de politie over het wegverkeer; zo behoort ook de vaststelling van de zware overtredingen tot de bevoegdheid van de Koning.

In het onderhavige geval biedt het feit dat het koninklijk besluit tot vaststelling van de bedoelde overtredingen in Ministerraad moet worden overlegd ten andere een extra waarborg³.”

“Bovendien is de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gewaarborgd doordat de vaststellingen gebaseerd op materiële bewijzen die door automatisch werkende toestellen zijn geleverd, slechts bewijskracht hebben tot het bewijs van het tegendeel is geleverd. Dat geldt zowel voor overtredingen op de wet betreffende de politie over het wegverkeer als op de uitvoeringsbesluiten van die wet, in zoverre die overtredingen werden vastgelegd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit⁴.”

Uit de voorbereidende werkzaamheden blijkt dat de wetgever de bijzondere bewijskracht die verleend wordt aan de vaststellingen die vrijwel onafgebroken aan de hand van onbemande automatisch werkende toestellen worden gedaan, wenste te compenseren door de voorwaarde op te leggen om vooraf een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit aan te nemen. Een bespreking in de Ministerraad houdt het voordeel in dat er een democratisch debat binnen de regering mogelijk is over de relevantie om, naargelang het geval, deze apparatuur in te zetten zonder dat hierbij de beoordeling door en de technische kennis van een gekwalificeerd persoon nodig zijn. Wanneer deze automatische regeling zonder enige vorm van controle zou worden veralgemeend, dan zou dit het risico vergroten dat in toenemende mate onnodig verzet voor een rechter wordt aangetekend als gevolg van een ongegronde vaststelling omdat er in de praktijk geen sprake is van een inbreuk (rechtvaardigingsgrond, enz.). In dit opzicht dreigt de voorgestelde wijziging dus een bijkomende werklast voor justitie met zich mee te brengen. Bovendien zal deze aanpassing in eerste instantie een impact hebben op de meest kwetsbare justitiabelen, die wegens een gebrek aan middelen er soms voor zullen terugdeinzen om, soms

² Artikel 62, lid 8 van de wegverkeerswet.

³ Wetsontwerp van 17 juni 1996 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, Parl. St., Sen., Gewone zitting, 1996, nr. 577/7, p. 6.

⁴ *Ibidem*, p. 10.



technisch, verzet aan te tekenen waardoor ze benadeeld zullen worden tegenover de personen die wél over deze middelen beschikken.

Dergelijke problemen blijven zich vandaag nog voordoen.

II. Inschatting en rechtszekerheid

De speciale vermelding van de categorieën van strafbare feiten waarvoor aan de vaststelling ervan een bijzondere bewijskracht wordt toegekend, maakt het voor de justitiabele mogelijk om op een transparante manier het risico op strafrechtelijke vervolging in te schatten. Het is des te belangrijker dat de weggebruikers duidelijk op de hoogte worden gebracht van de strafbaarstellingen waarop een minder gunstige bewijsregeling van toepassing zal zijn, aangezien het merendeel van de vaststellingen precies via onbemande automatisch werkende toestellen gedaan wordt.

Het College van Procureurs-generaal is de mening toegedaan dat de huidige juridische omgeving rechtszekerheid en, bijgevolg, de samenhang en stabiliteit van de rechtspraak van de rechtbanken garandeert die deze bijzondere bewijsregeling dienen toe te passen. De aannahme van het wetsvoorstel dreigt daarentegen niet alleen met zich mee te brengen dat de inbreuken die via onbemande automatisch werkende toestellen worden vastgesteld frequenter worden betwist, maar ook dat de vaste rechtspraak op dit vlak ongunstig evolueert.

III. Frequentie van de wijzigingen die aan het koninklijk besluit tot uitvoering dienen te worden aangebracht

Sinds het voornoemde koninklijk besluit van 18 december 2002 in werking is getreden, is het slechts één keer, namelijk op 26 april 2019, aangepast. Het vroegere koninklijk besluit van 11 oktober 1997⁵, dat opgeheven en vervangen werd door het koninklijk besluit van 18 december 2002, werd zelfs nooit gewijzigd.

De door de Koning aan de lijst van de inbreuken aangebrachte wijzigingen zijn dan ook zeldzaam.

Wanneer er overigens wijzigingen moeten worden aangebracht, dan is het overleg in de Ministerraad over het besluit slechts een beperkte formele vereiste.

Kortom, de door artikel 62, derde lid, van de wet van 16 maart 1968 opgelegde verplichtingen dat als dusdanig momenteel van kracht is, zijn dus beperkt en quasi onbestaande. De aannahme van een koninklijk besluit door de Ministerraad zou het democratisch proces niet omslachtiger maken, maar er daarentegen een meerwaarde voor betekenen, en het beperkte voordeel dat uit de voorgestelde wijziging zou voortvloeien, zou niet in verhouding staan tot de eventuele risico's en nadelen, in het bijzonder voor de meest kwetsbare justitiabelen.

⁵ Koninklijk besluit van 11 oktober 1997 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.



Het College van Procureurs-generaal formuleert dan ook een negatief advies over het voorstel.

Met de meeste hoogachting,

De procureur-generaal,

Johan Delmulle
Voorzitter van het College



Avis sur la question de la Commission de la Chambre « Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales »
Concernant
la demande d'avis écrit (DOC 55K1722) sur la proposition de loi de Joris Vandenbroucke

3 mars 2021

Situation de départ

Demande de l'avis de l'institut Vias par mail en date du 16 février 2021.

L'adaptation proposée – signification

Le tableau repris à l'article 1 de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, récemment modifié par l'arrêté royal du 26 avril 2019, est complété par ce qui suit :

13° Usage d'un téléphone portable tenu en main pendant la conduite

Article 8.4 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Art. 3

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer la disposition modifiée à l'article 2.

Avis

Il importe que la police puisse sanctionner l'usage du GSM au volant sur la base d'images caméra. Il est dès lors essentiel d'adapter ledit arrêté royal.

Cela peut être fait en ajoutant l'article 8.4 à la liste des infractions possibles, ou en adoptant une approche permettant de constater toutes les infractions possibles au code de la route à l'aide de caméras fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié (sauf indication contraire explicite). Les deux visions sont défendables.

Nous sommes d'avis que cette adaptation proposée par monsieur Joris Vandenbroucke tient tout à fait la route sur le plan du contenu. Le néerlandais et le français correspondent et nous ne relevons aucune erreur.

Il est toutefois primordial d'adapter cette disposition si jamais l'art. 8.4 est modifié. Il existe également des initiatives visant à modifier cet article, il ne faut donc pas perdre cela de vue.

Philip Temmerman

www.wegcode.be - www.code-de-la-route.be

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Advies op vraag van de Kamercommissie “Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen”

Over

verzoek om schriftelijk advies (DOC 55K1722) op wetsvoorstel van Joris Vandenbroucke

3 maart 2021

Uitgangssituatie

Vraag om Vias-advies per e-mail op 16 februari 2021.

De voorgestelde aanpassing – betekenis

De tabel in artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 april 2019, wordt aangevuld als volgt:

13° Gebruik maken van een draagbare telefoon in de hand tijdens het rijden.

Artikel 8.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Art. 3

De Koning kan de bepaling gewijzigd bij artikel 2 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Advies

Het is belangrijk dat het voor de politie mogelijk wordt om op basis van camerabeelden gsm-gebruik achter het stuur te beboeten. Het is dus essentieel dat er een aanpassing gebeurt aan dit Koninklijk Besluit.

Dat kan door artikel 8.4 toe te voegen aan de lijst van mogelijke overtredingen, of door te gaan voor een aanpak waarin je alle mogelijke inbreuken op de wegcode kan laten vaststellen door onbemande camera's (tenzij dat expliciet anders is aangegeven). Beide visies zijn verdedigbaar.

Voor ons is deze voorgestelde aanpassing van de heer Joris Vandenbroucke op het vlak van inhoud helemaal oké. Het Nederlands en het Frans komen overeen en we zien geen fouten.

Belangrijk is wel om deze bepaling aan te passen wanneer art. 8.4 ooit gewijzigd wordt. Er worden ook initiatieven ondernomen om dit artikel aan te passen, dus dat mag zeker niet uit het oog verloren worden.

Philip Temmerman

www.wegcode.be - www.code-de-la-route.be

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411