

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

24 maart 2026

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit
van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet
van 19 mei 2010 houdende oprichting
van de Kruispuntbank van de Voertuigen
teneinde te komen tot een vlottere
identificatie van bestuurders van voertuigen**

(ingediend door mevrouw Tine Gielis en
de heer Franky Demon)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

24 mars 2026

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal
du 8 juillet 2013 portant exécution
de la loi du 19 mai 2010 portant création
de la Banque-Carrefour des Véhicules
en vue d'accélérer l'identification des
conducteurs des véhicules**

(déposée par Mme. Tine Gielis et
M. Franky Demon)

SAMENVATTING

De huidige verkeerswetgeving verplicht rechtspersonen om de effectieve bestuurder van een voertuig te identificeren bij een overtreding, maar in de praktijk loopt dit vaak mis, vooral bij bedrijfswagens. Hierdoor worden veel bestuurders niet geïdentificeerd of gesanctioneerd, wat de handhaving en de bestrijding van recidive ondermijnt en administratieve lasten en privacyproblemen veroorzaakt. Voor lease- en verhuurbedrijven die lid zijn van de vzw Renta bestaat al een systeem van proactieve registratie van de gebruikelijke bestuurder in de Kruispuntbank van Voertuigen, wat de procedure vereenvoudigt en efficiënter maakt. Andere vlooteigenaars hebben echter geen toegang tot dit systeem, wat leidt tot een ongelijke behandeling en een minder doeltreffende opvolging. Het wetsvoorstel wil daarom deze vrijwillige registratiemogelijkheid uitbreiden naar alle rechtspersonen met een voertuigenpark, om de identificatie te verbeteren, recidive beter aan te pakken en de administratieve en privacyproblemen te beperken.

RÉSUMÉ

La législation routière actuelle impose aux personnes morales d'identifier le conducteur effectif de tout véhicule en cas d'infraction mais, en pratique, il arrive souvent que ce ne soit pas le cas, en particulier pour les voitures de société. De nombreux conducteurs ne sont donc ni identifiés ni sanctionnés, ce qui nuit à l'application de la loi et à la lutte contre la récidive, engendre des charges administratives et peut porter atteinte à la vie privée. Les entreprises de leasing et de location membres de l'ASBL Renta disposent déjà d'un système d'enregistrement proactif du conducteur habituel dans la Banque-Carrefour des Véhicules, ce qui simplifie la procédure et la rend plus efficace. Les autres propriétaires de flotte n'ont cependant pas accès à ce système, ce qui constitue une inégalité de traitement et réduit l'efficacité du suivi. Cette proposition de loi vise donc à étendre cette possibilité d'enregistrement volontaire à toutes les personnes morales disposant d'un parc de véhicules, afin d'améliorer l'identification, de mieux lutter contre la récidive et de réduire les problèmes administratifs et les risques d'atteinte à la vie privée.

03395

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

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De strijd tegen recidive in het verkeer in België is een terecht prioriteit voor deze regering en de beleidsmakers. Een van de elementen die hierin de nodige aandacht vergt, is de identificatie van de effectieve bestuurder bij verkeersovertredingen. De verkeerswetgeving is daarover heel duidelijk. Artikel 67 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (de Wegverkeerswet)¹ bepaalt dat de eigenaar of de houder van het voertuig (de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon volgens de artikelen 6.12, 6.13 en 6.14 van het Burgerlijk Wetboek) aansprakelijk is voor de betaling van de boete en eventuele schadevergoedingen. Artikel 67bis bepaalt dat indien de inbreuk is begaan met een motorvoertuig ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon, die persoon geacht wordt de bestuurder te zijn tenzij het tegendeel bewezen wordt. Dit vermoeden kan worden weerlegd indien de natuurlijke persoon aantoont dat hij of zij niet de bestuurder was; in dat geval moet hij of zij aangeven wie de bestuurder wel was. Deze procedure valt onder de burgerlijke aansprakelijkheid.

Voor voertuigen die niet ingeschreven staan op naam van een natuurlijke persoon, maar ingeschreven staan op naam van een onderneming of een andere rechtspersoon, geldt artikel 67ter van de Wegverkeerswet. Wanneer de bestuurder van een voertuig niet wordt geïdentificeerd op het moment van een overtreding, is de onderneming (of haar wettelijke vertegenwoordiger) verplicht om binnen 15 dagen na een formeel verzoek van het openbaar ministerie de ondubbelzinnige identiteit van de bestuurder op het moment van de overtreding mee te delen. Indien de onderneming deze persoon niet kan identificeren, moet zij minstens de verantwoordelijke voor het voertuig aanduiden. Indien deze persoon niet de bestuurder is, moet hij of zij op zijn beurt aantonen dat hij of zij niet reed op het moment van de overtreding en alsnog de werkelijke bestuurder identificeren. Niet-naleving van deze identificatievereiste vormt een afzonderlijk strafbaar feit, met mogelijke boetes tot 4.000 euro of gevangenisstraffen tot zes maanden.

Praktische moeilijkheden

Ondanks de inspanningen voor de identificatie van verkeersovertreders, blijkt dit in praktijk problematisch. Volgens journalistiek onderzoek uit 2023 werden twee op de drie verkeersovertredingen met bedrijfswagens niet gevolgd door een identificatie van de daadwerkelijke

¹ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 27 maart 1968.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La lutte contre la récidive en matière de roulage constitue, à juste titre, une priorité pour le gouvernement actuel et pour les responsables politiques. L'identification du conducteur effectif lors des infractions routières est un élément qui, à cet égard, requiert une attention particulière. La législation relative à la circulation routière est très claire à ce sujet. L'article 67 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ("loi sur la circulation routière")¹ dispose que le propriétaire ou le détenteur du véhicule (civilement responsable aux termes des articles 6.12, 6.13 et 6.14 du Code civil) est redevable de l'amende et des dommages-intérêts éventuels. Selon son article 67bis, lorsque l'infraction a été commise avec un véhicule à moteur immatriculé au nom d'une personne physique, cette personne est réputée en être le conducteur jusqu'à preuve du contraire. Cette présomption peut être renversée si cette personne physique démontre qu'elle n'en était pas le conducteur mais, dans ce cas, elle doit communiquer l'identité du conducteur effectif du véhicule. Cette procédure relève de la responsabilité civile.

Pour les véhicules non immatriculés au nom d'une personne physique, mais bien au nom d'une entreprise ou d'une autre personne morale, c'est l'article 67ter de la loi sur la circulation routière qui s'applique. Si le conducteur d'un véhicule n'a pas été identifié au moment de l'infraction, l'entreprise (ou son représentant légal) doit communiquer l'identité incontestable du conducteur au moment des faits dans les quinze jours suivant une demande formelle du ministère public. Si l'entreprise n'est pas en mesure d'identifier cette personne, elle doit à tout le moins désigner la personne responsable du véhicule. Si cette personne n'en était pas le conducteur, elle doit à son tour démontrer qu'elle ne le conduisait pas au moment de l'infraction, et communiquer l'identité du conducteur effectif. Le non-respect de cette obligation d'identification constitue une infraction distincte, passible d'une amende pouvant atteindre 4.000 euros ou d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à six mois.

Difficultés pratiques

Malgré les efforts fournis à cette fin, l'identification des contrevenants au Code de la route apparaît problématique en pratique. Selon une enquête réalisée par des journalistes en 2023, le véritable auteur de deux infractions routières sur trois commises avec un

¹ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, publiée au *Moniteur belge* du 27 mars 1968.

bestuurder. Dit zou in 2021 hebben geleid tot 700.000 verkeersboetes waarbij de werkelijke bestuurder niet werd geïdentificeerd.

Niet enkel de identificatie, ook de werkelijke sancti-
oningering blijkt hindernissen te ondervinden. Sinds april
2024 laat de verkeerswetgeving aan de gemeenten toe
om natuurlijke personen te sanctioneren. Rechtspersonen
zoals bedrijven, vallen hier niet onder. De gemeenten
kunnen dus enkel GAS-boetes uitschrijven voor ver-
keersovertredingen als de natuurlijke persoon gekend is.
Indien deze niet gekend is, kan enkel een proces-verbaal
worden opgesteld dat wordt bezorgd aan het parket om
de overtreder te vervolgen. Volgens de Vereniging van
Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) gebeurt dit niet
door het parket. De VVSG kaart hierbij de administratieve
rompslomp aan die de wet met zich meebrengt. Zij zien
een hiaat in de wetgeving die een potentieel vrijgeleide
betekent voor heel wat bestuurders van bedrijfswagens.
Daarnaast heeft de lokale politie slechts 14 dagen om
dergelijk proces-verbaal aan de gemeente te bezorgen
terwijl de verkeerswetgeving 15 dagen uitrekent om tot
de identificatie van de bestuurder te komen. Indien niet
tijdig wordt overgegaan tot identificatie van de bestuurder,
kan geen boete worden opgelegd.

In de praktijk schenden ondernemingen eerder onbe-
wust de identificatieregels. Zij betalen vaak rechtstreeks
de boete (meestal via de vereenvoudigde betalingsproce-
dures) zonder hun wettelijke verplichting tot identificatie
van de bestuurder na te leven. Het verder verhalen van
deze betaling op de bestuurder, met bijkomende admini-
stratieve kosten is hierbij geen ongangbare praktijk
in bijvoorbeeld de kortetermijnverhuur. Hierdoor wordt
de bestuurder niet tijdig op de hoogte gebracht van de
overtreding en kan hij of zij zich niet verweren tegen de
administratie. Deze betalingen ontslaan de onderne-
ming echter niet van haar identificatieplicht, dit is een
afzonderlijke verplichting onder de Wegverkeerswet.
Bedrijven denken mogelijks dat het betalen van de
initiële boete de zaak afsluit, terwijl de afzonderlijke
wettelijke verplichting om de bestuurder te identificeren
blijft bestaan, met mogelijke strafrechtelijke gevolgen
indien deze identificatie niet wordt nageleefd.

Daarnaast heeft de huidige werkwijze ook een duide-
lijke privacy-impact voor de bestuurder, in het bijzonder
voor de verhouding tussen de werkgever en de werkne-
mer. Doordat de rechtspersoon (vaak de werkgever, die
bedrijfswagens aan zijn werknemers ter beschikking stelt)
de boete in eerste instantie zelf afhandelt en pas nadien
overgaat tot de identificatie of het verhaal op de eigenlijke
bestuurder, vergaart hij vaak toegang tot persoonsge-
gevens van de bestuurder. Deze persoonsgegevens

véhicule de société n'est pas identifié. En 2021, 700.000
amendes de roulage auraient ainsi été infligées sans
que le véritable conducteur n'ait été identifié.

Aux problèmes d'identification s'ajoutent les difficultés
de l'application des sanctions proprement dites. Depuis
avril 2024, la législation routière autorise les communes
à sanctionner les personnes physiques, mais pas les
personnes morales telles que les entreprises. En cas
d'infraction de roulage, les communes ne peuvent donc
infliger une sanction administrative communale que si
la personne physique est connue. Lorsque ce n'est pas
le cas, elles doivent se contenter de dresser un procès-
verbal et le transmettre au parquet afin qu'il poursuive
le contrevenant. Or, selon l'Association des villes et
communes flamandes (VVSG), le parquet ne donne
pas suite à ces procès-verbaux en raison des lourdeurs
administratives de la loi. La VVSG dénonce une lacune
législative qui pourrait permettre à de nombreux conduc-
teurs de voitures de société d'échapper à toute sanction.
De plus, la police locale dispose seulement de 14 jours
pour transmettre les procès-verbaux de cette nature à
la commune, alors que la législation routière accorde
un délai de 15 jours pour identifier le conducteur. Si le
conducteur n'est pas identifié à temps, aucune amende
ne peut être infligée.

En pratique, les entreprises enfreignent plutôt incon-
sciemment les règles d'identification. Elles paient souvent
directement les amendes (en suivant généralement les
procédures de paiement simplifiées) sans respecter
leur obligation légale d'identification du conducteur. Il
n'est pas rare, en outre, par exemple dans le cadre de
la location à court terme, que les entreprises recouvrent
ensuite les amendes auprès des conducteurs, ainsi que
des frais administratifs supplémentaires. Le conducteur
n'est alors pas informé à temps de l'infraction visée, ce
qui l'empêche de se défendre contre l'administration.
Ces paiements ne dispensent toutefois pas les entre-
prises de leur obligation d'identification, qui constitue
une obligation distincte en vertu de la loi sur la circu-
lation routière. Les entreprises pensent sans doute
que le paiement de l'amende initiale clôt le dossier en
cause, alors que l'obligation légale distincte d'identifier
le conducteur subsiste, et qu'elle peut avoir d'éventuelles
conséquences pénales en cas de non-identification.

Par ailleurs, la procédure actuelle porte clairement
atteinte à la vie privée du conducteur, en particulier en ce
qui concerne la relation entre l'employeur et le travailleur.
En payant d'abord l'amende avant de procéder à l'iden-
tification du véritable conducteur ou au recouvrement
auprès de celui-ci, la personne morale (généralement
l'employeur qui met des véhicules de société à la dispo-
sition de ses travailleurs) accède souvent à des données
à caractère personnel du conducteur. Or, strictement

hoeft de werkgever strikt genomen niet te kennen, zoals details over de overtreding, de verplaatsingsgegevens of de gedragingen van zijn bestuurders in het verkeer. Deze informatie zou vervolgens kunnen worden gebruikt in een context van hiërarchische afhankelijkheid waarbij de verwerking van deze gegevens kan leiden tot interne (disciplinaire) sancties, financiële gevolgen of reputatieschade voor de bestuurder, los van de oorspronkelijke verkeersinbreuk.

Automatische registratie van de gebruikelijke bestuurder

In de Wegverkeerswet werd evenwel al in een *modus operandi* voorzien om de registratie en afhandeling van verkeersboetes voor huur- en leasewagens mogelijk te maken. Artikel 13 van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen², vermeldt dat de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders, verenigd in de vzw Renta of in een andere te bepalen rechtspersoon, de opdracht krijgt om gegevens te verzamelen van gebruikelijke bestuurders van huur- en leasewagens. Leden van de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders kunnen op deze manier via de digitale toepassing van vzw Renta proactief een “gebruikelijke bestuurder” registreren in de Kruispuntbank voor Voertuigen (hierna: KBV). Dit automatiseert een stap in het identificatieproces door te vermoeden dat de gebruikelijke bestuurder verantwoordelijk was tijdens de opgegeven gebruiksperiode, met behoud van de mogelijkheid voor die bestuurder om dit vermoeden te weerleggen. Hierdoor vervalt zowel een aanzienlijke administratieve last voor de kentekenhouders als voor de bevoegde administratie. De tussenstap waarbij de administratie de kentekenhouders afzonderlijk moet bevragen om de bestuurder te identificeren, kan hierdoor worden overgeslagen. Tegelijkertijd bevordert deze werkwijze de rechtszekerheid, de tijdige kennisgeving aan de bestuurder en een correcte naleving van de identificatieplicht.

Deze werkwijze versterkt ook de bescherming van de persoonsgegevens van de bestuurder, met name binnen de relatie kentekenhouders-bestuurder, doordat de verwerking wordt beperkt tot wat strikt noodzakelijk is voor de afhandeling van de verkeersinbreuk. Door de voorafgaande en doelgerichte registratie van de gebruikelijke bestuurder in de Kruispuntbank voor Voertuigen voor een opgegeven gebruiksperiode, is er geen bijkomende

parlant, l'employeur n'a pas besoin de connaître ces données, par exemple les détails de l'infraction, ou les données concernant les déplacements ou les comportements de ses conducteurs dans la circulation. Ces informations pourraient ensuite être utilisées dans une relation de dépendance hiérarchique, et leur traitement pourrait entraîner des sanctions (disciplinaires) internes, avoir des conséquences financières ou causer une atteinte à la réputation du conducteur, indépendamment de l'infraction de roulage initiale.

Enregistrement automatique du conducteur habituel

La loi sur la circulation routière prévoit toutefois déjà une procédure d'enregistrement et de traitement des amendes de roulage pour les véhicules pris en location ou en leasing. L'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules² charge en effet la Fédération belge des loueurs de véhicules, réunie dans l'ASBL Renta, ou dans une personne morale à déterminer, de collecter les données d'identification du conducteur habituel d'un véhicule faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing. Les membres de la Fédération belge des loueurs de véhicules peuvent ainsi enregistrer proactivement un “conducteur habituel” dans la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV) à l'aide de l'application numérique de l'ASBL Renta. Cet enregistrement permet d'automatiser une étape du processus d'identification en établissant la présomption que le conducteur habituel était responsable au cours de la période d'utilisation indiquée, sans préjudice de la possibilité pour ce conducteur de renverser cette présomption. Cette automatisation soulage aussi bien le titulaire de la plaque d'immatriculation que l'administration compétente d'une charge administrative considérable. Elle dispense de l'étape intermédiaire imposant à l'administration de demander distinctement au titulaire de la plaque d'immatriculation d'identifier le conducteur. Et cette procédure favorise en outre la sécurité juridique, la notification au conducteur en temps utile, et le respect de l'obligation d'identification.

Cette procédure renforce également la protection des données à caractère personnel du conducteur, dans la relation entre le titulaire de la plaque d'immatriculation et le conducteur, car le traitement des données est limité au strict nécessaire pour le traitement de l'infraction de roulage. Grâce à l'enregistrement préalable et ciblé du conducteur habituel dans la BCV pour une période d'utilisation déterminée, le titulaire de la plaque

² Koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 22 augustus 2013.

² Arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules, publié au *Moniteur belge* du 22 août 2013.

of ad-hocgegevensverzameling door de kentekenhouders nodig in het kader van een concrete inbreuk, waardoor onnodige toegang tot gevoelige informatie (locatie, rijgedrag, ...) wordt vermeden. Tegelijk wordt de bestuurder rechtstreeks en tijdig door de administratie over zijn inbreuk geïnformeerd, wat de transparantie en het recht op verweer waarborgt en voorkomt dat inbreuken eerst via de kentekenhouders of werkgever worden gefilterd, met het risico op interne sancties of maatregelen ten aanzien van de bestuurder. Hierdoor draagt het systeem van proactieve identificatie van de bestuurder bij aan zowel de administratieve efficiëntie, de rechtszekerheid als aan een proportionele en AVG-conforme verwerking van persoonsgegevens.

De bepalingen in artikel 13 van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen en artikel 67ter van de Wegverkeerswet, stellen evenwel dat dergelijke proactieve registratie van een gebruikelijke bestuurder beperkt is tot vzw Renta en haar leden. Vlootbezitters en rechtspersonen die geen lid zijn van de vzw Renta hebben momenteel geen wettelijke toegang tot dit systeem, ondanks dat zij aan dezelfde verplichtingen en risico's zijn onderworpen. Zelfs als dergelijke rechtspersonen de administratieve last voor zichzelf en politie/justitie willen verminderen, de traceerbaarheid en handhaving van sancties willen versterken, de naleving van identificatieverplichtingen door rechtspersonen als kentekenhouders willen verbeteren door het identificatieproces te versnellen en te vereenvoudigen door proactieve registratie in de Kruispuntbank van de Voertuigen, dan nog kunnen zij deze stap niet zetten binnen het huidige wettelijke kader.

Recidivebestrijding en het centraal dataregister van verkeersovertredingen

Gezien de federale overheid recidive wil bestrijden door het registreren van alle verkeersboetes in een centraal dataregister, met bijhorende strafmaat bij het culminereren van verkeersovertredingen, is het essentieel om beter zicht te hebben op de effectieve bestuurder van een voertuig. Indien de wetgever de verkeershandhaving wil verbeteren, moet hij ervoor zorgen dat alle voertuigen — ongeacht of ze eigendom zijn van een rechtspersoon of worden geleased — traceerbaar gekoppeld zijn aan individuele bestuurders.

Het uitbreiden van een vrijwillige registratiemogelijkheid in de Kruispuntbank van de Voertuigen naar andere

d'immatriculation n'a plus besoin de procéder à une collecte de données complémentaire ou *ad hoc* en cas d'infraction concrète, ce qui permet d'éviter qu'il accède inutilement à des informations sensibles (lieu, comportement de conduite, etc.). En outre, le conducteur visé est alors informé directement et en temps utile de son infraction par l'administration, ce qui permet d'assurer la transparence et de garantir le droit de défense tout en évitant que les infractions soient d'abord filtrées par le titulaire de la plaque d'immatriculation ou l'employeur, ce qui présente des risques de sanctions ou de mesures internes pour le conducteur. Le système de l'enregistrement proactif du conducteur contribue ainsi à assurer l'efficacité administrative, la sécurité juridique et un traitement de données à caractère personnel à la fois proportionné et conforme au RGPD.

Les dispositions de l'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules et de l'article 67ter de la loi sur la circulation routière limitent toutefois cette possibilité d'enregistrer proactivement un conducteur habituel à l'ASBL Renta et à ses membres. Les propriétaires de flotte et les personnes morales non membres de l'ASBL Renta ne disposent pas actuellement d'un accès légal à ce système, bien qu'ils soient soumis aux mêmes obligations et exposés aux mêmes risques. Même si ces personnes morales souhaitaient alléger leur charge administrative pour elles-mêmes et pour la Police et la Justice, souhaitaient favoriser la traçabilité et l'application des sanctions, et souhaitaient renforcer le respect des obligations d'identification par les personnes morales en tant que titulaires de plaques d'immatriculation en accélérant et simplifiant le processus d'identification grâce à un enregistrement proactif dans la BCV, elles ne pourraient pas le faire dans le cadre légal actuel.

Lutte contre la récidive et registre central de données concernant les infractions de roulage

Dès lors que l'autorité fédérale souhaite lutter contre la récidive grâce à l'enregistrement de l'ensemble des amendes routières dans un registre central de données, et prévoir des peines correspondantes lorsque les infractions de roulage atteignent un certain niveau, il est essentiel de pouvoir être mieux informé de l'identité du conducteur effectif de chaque véhicule. Si le législateur souhaite améliorer l'application des règles de la circulation routière, il doit veiller à ce que tous les véhicules soient reliés, d'une manière traçable, à leurs conducteurs individuels, même si ces véhicules appartiennent à une personne morale ou sont pris en leasing.

Prévoir une possibilité d'enregistrement volontaire dans la Banque-Carrefour des Véhicules pour d'autres

rechtspersonen die een voertuig ter beschikking stellen op basis van een contractuele relatie, kan een eerste stap zijn in deze richting. Het proactief en voorafgaand identificeren van een gebruikelijke bestuurder verkleint de ruimte voor misbruik door herhaaldelijk verschillende personen aan te duiden bij een ad-hoc-identificatie of door (bewust) niet tegemoet te komen aan de identificatieverplichtingen. Evengoed kan de proactieve identificatie ervoor zorgen dat recidivisten duidelijker zichtbaar worden en ook efficiënter kan worden opgetreden tegen dergelijk recidivisme.

Dit kan door het artikel 13 van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen open te stellen voor andere rechtspersonen met beheer of bezit over een voertuigenpark dan louter lease- en verhuurbedrijven. Hiermee wordt het gebruik van de proactieve registratieoptie voor de rechtspersonen die een vloot in eigendom of eigen beheer hebben een mogelijkheid, zoals vandaag reeds het geval is voor Renta-leden, zonder dat het echter een juridische verplichting wordt. De aansluiting blijft vrijwillig en vormt een alternatief voor het klassieke identificatiesysteem via Just-on-web of papieren formulier. Het zou dus geen algemene wettelijke verplichting zijn, maar een optie voor verantwoordelijke bedrijven die hun beheer van overtredingen en de naleving ervan willen verbeteren conform de wettelijke bepalingen.

De wetgever heeft ook ruimte gelaten voor dergelijke uitbreiding. De slotparagraaf van artikel 67*ter* stelt dat “wanneer de overtreding echter wordt begaan met een motorvoertuig dat is ingeschreven op naam van een rechtspersoon die de gebruikelijke bestuurder heeft geregistreerd in de Kruispuntbank van Voertuigen, (...) de gebruikelijke bestuurder (wordt) beschouwd als houder van de nummerplaat, en is artikel 67*bis* van toepassing”. Daarbij is niet vereist dat een dergelijk rechtspersoon een lid moet zijn van de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders. De opening voor andere partijen om gebruik te maken van de dienstverlener om hun gebruikelijke bestuurders te registreren in de KBV en zo te genieten van de voordelen van onder meer artikel 67*ter* van de Wegverkeerswet, lijkt hiermee aanwezig in de geest van de wet. Onder de huidige regelgeving kunnen deze partijen echter geen beroep doen op artikel 67*ter*, aangezien de federatie enkel gemachtigd is om registraties te doen voor haar leden.

Conclusie

Met het verbreden van artikel 13 van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen wordt de ongelijke behandeling

personen morales qui mettent un véhicule à disposition sur la base d'une relation contractuelle permettrait de franchir un premier pas dans cette direction. L'identification proactive et préalable du conducteur habituel réduirait les possibilités d'abus commis en désignant, à plusieurs reprises, différentes personnes en cas d'identification *ad hoc*, ou en ne satisfaisant (délibérément) pas aux obligations d'identification. De plus, l'identification proactive permettrait d'améliorer l'identification des récidivistes et de lutter plus efficacement contre cette forme de récidive.

Cet objectif pourrait être atteint en étendant le champ d'application de l'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules à d'autres personnes morales qui gèrent ou possèdent un parc de véhicules que les entreprises de leasing ou de location. Cela permettrait aux personnes morales qui possèdent ou gèrent leur propre flotte de disposer de l'option d'enregistrement proactif dont disposent déjà les membres de Renta, sans que cela devienne toutefois une obligation juridique. L'adhésion demeurerait volontaire et pourrait se substituer au système d'identification classique à l'aide de Just-on-web ou d'un formulaire papier. Il ne s'agirait donc pas d'une obligation légale généralisée, mais d'une possibilité dont disposeraient les entreprises responsables qui souhaitent améliorer leur gestion des infractions et leur respect des dispositions légales.

Le législateur n'a d'ailleurs pas interdit l'élargissement de cette disposition. En effet, le dernier paragraphe de l'article 67*ter* s'énonce comme suit: “Toutefois, lorsque l'infraction est commise avec un véhicule à moteur immatriculé au nom d'une personne morale, qui a fait enregistrer le conducteur habituel à la Banque-Carrefour des Véhicules, le conducteur habituel est assimilé au titulaire de la plaque d'immatriculation et l'article 67*bis* est d'application”. Et cette disposition n'impose pas que cette personne morale soit membre de la Fédération belge des loueurs de véhicules. Il semble donc conforme à l'esprit de la loi d'ouvrir à d'autres parties la possibilité de faire appel à ce prestataire de services pour enregistrer leurs conducteurs habituels dans la BCV et ainsi bénéficier des avantages notamment offerts par l'article 67*ter* de la loi sur la circulation routière. La réglementation actuelle ne permet toutefois pas à ces parties de recourir à l'article 67*ter*, car cette fédération ne peut réaliser des enregistrements que pour ses membres.

Conclusion

L'élargissement de l'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules permettrait de remédier, sur une base volontaire, à

tussen lease- en verhuurbedrijven die lid zijn van de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders en de overige vlooteigenaars die geen juridische basis hebben voor dergelijk lidmaatschap, gelijk getrokken op vrijwillige basis. Dit is een stap vooruit in de administratieve afhandeling van verkeersovertredingen, de snellere en nauwkeurige identificatie van de werkelijke bestuurder van een bedrijfsvoertuig, de versterking van de individuele verantwoordelijkheid achter het stuur, en het bestrijden van recidivisme.

Wat de timing betreft, is het aangewezen om de nodige flexibiliteit aan de dag te leggen. Diverse spelers in de privésector evenals verschillende overheidsdiensten moeten deze aanpassing implementeren op het terrein alsook in de KBV. Om deze reden geeft ook de datum van inwerkingtreding de nodige ruimte om de beoogde aanpassingen door te voeren.

Tine Gielis (cd&v)
Franky Demon (cd&v)

l'inégalité de traitement qui existe entre les entreprises de leasing et de location qui sont membres de la Fédération belge des loueurs de véhicules et les autres propriétaires de flotte qui ne disposent d'aucune base juridique pour devenir membres de cette fédération. Il s'agirait d'une avancée dans le traitement administratif des infractions de roulage en vue de l'identification plus rapide et plus précise des conducteurs effectifs des véhicules de société, du renforcement de la responsabilité individuelle au volant, et de la lutte contre la récidive.

En ce qui concerne le calendrier, il convient de faire preuve de la flexibilité nécessaire. Étant donné que plusieurs acteurs du secteur privé et différents services publics devront appliquer cette modification sur le terrain et dans la BCV, la date d'entrée en vigueur prévue permettra de disposer de la marge nécessaire pour réaliser les modifications visées.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 13 van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen, wordt aangevuld met een bepaling onder 3°, luidende:

“3° de identificatiegegevens van de gebruikelijke bestuurder van een voertuig dat is ingeschreven op naam van een rechtspersoon, op voorwaarde dat de rechtspersoon vermeld op het inschrijvingsbewijs een overeenkomst tot gebruikelijke bestuurdersverklaring heeft gesloten met de federatie of een door haar aangesteld rechtspersoon.”

Art. 3

De Koning kan de bepaling gewijzigd bij artikel 2 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan of na de datum vermeld in het eerste lid.

2 februari 2026

Tine Gielis (cd&v)
Franky Demon (cd&v)

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

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

Art. 2

L'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules est complété par un 3°, rédigé comme suit:

“3° les données d'identification du conducteur habituel d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale, pour autant que la personne morale mentionnée sur le certificat d'immatriculation ait conclu une convention concernant le conducteur habituel avec la fédération ou avec une personne morale désignée par elle.”

Art. 3

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer la disposition modifiée par l'article 2.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au *Moniteur belge*.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer une date d'entrée en vigueur antérieure ou postérieure à la date mentionnée à l'alinéa 1^{er}.

2 février 2026