

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 november 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

voor het bestrijden van vluchtmisdrijf

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 novembre 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à lutter contre le délit de fuite

(déposée par M. Jef Van den Bergh)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Bijna dagelijks worden we via krantenkoppen geconfronteerd met de harde realiteit in het verkeer: het zoveelste slachtoffer na een ongeval met vluchtmisdrijf. Het is een ernstig probleem in onze samenleving dat we vooralsnog niet onder controle krijgen. Volgens de cijfers van de federale verkeerspolitie¹ vonden er in 2014 iedere dag 12 letselongevallen plaats waarbij een betrokkene vluchtmisdrijf pleegde. Driekwart van de slachtoffers zijn zwakke weggebruikers, 60 procent daarvan zijn voetgangers. Als je daar de ongevallen met louter blik schade bijtelt, gaat het zelfs om 205 daders die dagelijks het hazenpad kiezen. Bij meer dan 50 procent van de aangegeven ongevallen met alleen stoffelijke schade vlucht een betrokkene. Dat zijn hallucinerende cijfers.

Motieven

Om het probleem aan te pakken moeten we op zoek gaan naar de motieven van een bestuurder om de vlucht te nemen. Al snel blijkt dat er weinig diepgaand onderzoek is verricht naar de motieven van vluchtmisdrijf. Toch maakten Centrex en de federale politie tijdens de hoorzittingen in de Kamer op 13 januari 2016 een onderscheid tussen een psychologisch motief en een delictueel motief: "Opzettelijk vluchten kan twee oorzaken hebben: een psychologische [reactie], ingegeven door stress of angst, waarbij men de realiteit wil verdringen, of een delictuele [reactie] met de bedoeling te vermijden dat andere misdrijven aan het licht komen: alcohol- of drugsmisbruik, rijden zonder verzekering, zonder keuringsbewijs, zonder rijbewijs of ondanks een rijverbod. Ook vlucht men vaak wanneer een ongeval plaatsheeft op een plek waar men zich om welke reden ook niet behoorde te bevinden."²

Sensibilisering en preventie

Zowel de psychologische als de delictuele reactie kunnen deels worden voorkomen door sensibilisering en preventie. Efficiënte sensibilisering begint bij duidelijke regels. Daarom vragen de indieners dat bij de herziening van de wegcode het gedrag na een ongeval (artikel 52) duidelijker wordt omschreven, rekening houdend met de

¹ Cijfers voorgesteld door de federale verkeerspolitie & Centrex op de hoorzitting vluchtmisdrijf, 13 januari 2016.

² Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, blz. 5 (DOC 54 1631/001).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Presque quotidiennement, des titres dans la presse nous confrontent à la dure réalité de la circulation routière: la énième victime d'un accident avec délit de fuite. Il s'agit d'un véritable fléau dans notre société, que nous ne sommes pas encore parvenus à maîtriser. Selon les chiffres de la police fédérale de la route¹, en 2014, sur 12 accidents avec lésions corporelles qui se produisent chaque jour, il y a eu un délit de fuite. Trois quarts des victimes sont des usagers faibles, dont 60 % des piétons. Si l'on y ajoute les accidents impliquant uniquement des dégâts matériels, on totalise même 205 auteurs qui, chaque jour, filent sans demander leur reste. Dans plus de 50 % des accidents n'impliquant que des dégâts matériels, l'un des conducteurs concernés s'enfuit. Ces chiffres sont hallucinants.

Motivations

Pour faire face à ce problème, nous devons identifier les raisons qui poussent un conducteur à prendre la fuite. L'on s'aperçoit assez rapidement que peu d'études approfondies ont été consacrées aux motivations du délit de fuite. Au cours des auditions à la Chambre du 13 janvier 2016, Centrex et la police fédérale ont toutefois établi une distinction entre motivation psychologique et motivation délictuelle: "La fuite intentionnelle peut avoir deux causes: une cause psychologique, due au stress ou à l'angoisse et liée à un désir de refouler la réalité, soit une cause délictuelle, liée à la volonté d'éviter que d'autres infractions soient révélées: abus d'alcool ou de drogue, conduite sans assurance, sans certificat de contrôle technique, sans permis ou malgré une interdiction de conduire. Il y a aussi souvent délit de fuite lorsque l'accident a eu lieu à un endroit où, pour quelque raison que ce soit, la personne ne devait pas se trouver."²

Sensibilisation et prévention

Tant la réaction psychologique que la réaction délictuelle peuvent être partiellement évitées grâce à la sensibilisation et à la prévention. Une sensibilisation efficace commence par des règles claires. C'est pourquoi nous demandons, lors de la révision du Code de la route, de définir plus clairement le comportement

¹ Chiffres présentés par la police fédérale de la route et Centrex lors de l'audition relative au délit de fuite, 13 janvier 2016.

² Rapport de l'audition à la Chambre des représentants relative au délit de fuite, 13 janvier 2016, p. 5 (Doc. parl. 54 1631/001).

huidige technologische mogelijkheden en de wet op de geïntegreerde politie van 1998.

Bijkomend zou bij de herziening van de wegcode moeten worden nagegaan of er niet beter dezelfde formulering zou worden gebruikt als bij het gedrag na een ongeval in artikel 52 van de wegcode en vluchtmisdrijf in artikel 33 van de wegverkeerswet. Nu spreekt men van vluchtmisdrijf als men “oorzaak of aanleiding” van een ongeval was en in de wegcode is er sprake van niet ter plaatse blijven wanneer men “betrokken” was bij een ongeval. De finaliteit van artikel 52 van de wegcode is om de onmiddellijke gevolgen van een ongeval te beheersen en de finaliteit van artikel 33 van de wegverkeerswet is het vermijden dat een weggebruiker zijn aansprakelijkheden wil ontlopen. Toch vragen de indieners om na te gaan of een uniforme formulering op zijn plaats is om onduidelijkheid in de wetgeving weg te nemen.

Los van de aandacht voor het gedrag na een ongeval in de rijopleiding, wat een regionale bevoegdheid is, vragen de indieners om te onderzoeken of het aangewezen en mogelijk is om gedragsregels toe te voegen aan het Europees aanrijdingsformulier. Dat kan bestuurders mogelijk herinneren aan het gepaste gedrag bij een aanrijding.

Andere overtredingen

Wat de delictuele reactie betreft, bevestigt het antwoord op parlementaire vraag nr. 653 van Jef Van den Bergh dat er bij vluchtmisdrijf inderdaad vaak een link is met een andere overtreding³. Uit de meest recent beschikbare cijfers uit 2013 blijken volgende linken trefvend. Van de bestuurders die veroordeeld werden voor vluchtmisdrijf werden:

- 1817 bestuurders ook veroordeeld voor rijden onder invloed van alcohol;
- 181 bestuurders ook veroordeeld voor rijden onder invloed van drugs;
- 724 bestuurders ook veroordeeld voor rijden zonder geldig verzekeringsattest;
- 284 bestuurders ook veroordeeld voor het rijden tijdens een verval van het recht tot sturen;

³ Schriftelijke vraag van de heer Jef Van den Bergh, nr. 0653.

à adopter après un accident (article 52), compte tenu des possibilités technologiques actuelles et de la loi de 1998 sur la police intégrée.

Dans le cadre de cette même révision du Code de la route, il conviendrait également de vérifier s’il n’est pas préférable d’utiliser la même formulation pour décrire le comportement à adopter après un accident à l’article 52 du Code de la route et pour décrire le délit de fuite à l’article 33 de la loi sur la circulation routière. On parle actuellement de délit de fuite lorsqu’une personne vient de “causer ou occasionner” un accident, alors que, dans le Code de la route, on parle du fait de ne pas rester sur place lorsqu’on est “impliqué” dans un accident. La finalité de l’article 52 du Code de la route est de gérer les conséquences immédiates d’un accident et celle de l’article 33 de la loi sur la circulation routière, d’éviter qu’un usager de la route ne veuille échapper à ses responsabilités. Malgré tout, nous demandons de vérifier si une formulation uniforme ne serait pas indiquée en vue de supprimer cette imprécision dans la législation.

Indépendamment de l’attention qui doit être accordée au comportement à adopter après un accident dans le cadre de la formation à la conduite, qui relève la compétence des Régions, nous demandons d’examiner s’il serait indiqué et possible d’ajouter les règles de comportement dans le formulaire européen de constatation d’accident. Cela pourrait rappeler aux conducteurs le comportement adéquat à adopter en cas de collision.

Autres infractions

En ce qui concerne la réaction délictuelle, la réponse à la question parlementaire n° 653 de Jef Van den Bergh confirme qu’en cas de délit de fuite, il existe en effet souvent un lien avec une autre infraction³. Parmi les chiffres disponibles les plus récents de 2013, les liens suivants s’avèrent révélateurs. Parmi les conducteurs condamnés pour délit de fuite:

- 1817 conducteurs ont également été condamnés pour conduite sous influence de l’alcool;
- 181 conducteurs ont également été condamnés pour conduite sous influence de drogues;
- 724 conducteurs ont également été condamnés pour conduite sans attestation d’assurance valable;
- 284 conducteurs ont également été condamnés pour conduite en dépit d’une déchéance du droit de conduire;

³ Question écrite de M. Jef Van den Bergh, n° 0653.

— 598 bestuurders ook veroordeeld werd voor rijden zonder geldig rijbewijs of leervergunning.

Wij zijn daarom van mening dat, om vluchtmisdrijf aan te pakken, we er ook voor moeten zorgen dat andere verkeersmisdrijven efficiënter gehandhaafd en consequent worden bestraft. Zo halen we een belangrijke voedingsbodem weg van het fenomeen vluchtmisdrijf. Of zoals gezegd op de hoorzittingen: “Hoe lager het risico op ongevallen, hoe lager het risico dat vluchtmisdrijf wordt gepleegd. Rijden zonder keuringsbewijs, zonder verzekering of ondanks een rijverbod is niet noodzakelijk de oorzaak van een ongeval, maar is wel vaak de oorzaak van vluchtmisdrijf.”⁴

Databanken

Om te komen tot een betere handhaving van verkeersregels en straffen, is de uitrol van enkele cruciale databanken van groot belang. Zo pleiten de indieners om de uitrol van databank Mercurius prioritair uit te voeren. De bedoeling van het Mercuriusproject is te komen tot een elektronische uitwisseling van gegevens van justitie en politie in verband met het verval van het recht tot sturen, de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en het tijdelijk rijverbod. Op die manier kunnen de bevoegde diensten in real time controleren of de bestuurder op dat moment beschikt over een geldig rijbewijs of een (tijdelijk) rijverbod werd opgelegd.

Niet-verzekerde wagens zijn dikwijls ook niet-gekeurde wagens. De zwarte lijst van het motorwaarborgfonds wordt weliswaar doorgestuurd naar de controlediensten en ook kan een bepaalde nummerplaat door de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV) zijn geschrapt, maar over het algemeen kan de politie alleen constateren dat de verzekering van een bepaald voertuig niet gekend is zonder daaruit te kunnen concluderen dat het echt niet verzekerd is.⁵ Daarom pleiten de indieners ervoor dat de politie de databank van de verzekeringsmaatschappijen in real time zou kunnen raadplegen. Dat is vandaag nog niet mogelijk.

Die beide databanken moeten de handhaving vooruit helpen. Maar ook voor de bestraffing hebben de politierechters nood aan een betere databank. De rechtbanken zijn immers niet altijd op de hoogte van uitgesproken verkeersovertredingen in een ander arrondissement, zo

— 598 conducteurs ont également été condamnés pour conduite sans permis de conduire ou licence d'apprentissage valable.

C'est pourquoi nous estimons que pour lutter contre le délit de fuite, il faut également veiller à contrôler plus efficacement d'autres infractions routières et à les sanctionner de manière cohérente. On éliminera ainsi une source importante du phénomène du délit de fuite. Comme il a été dit au cours des auditions: “Moins le risque d'accident est élevé, plus le risque de délit de fuite est faible. La conduite sans certificat de contrôle technique, sans assurance ou malgré une interdiction de conduire n'est pas nécessairement la cause d'un accident, mais est souvent la cause d'un délit de fuite.”⁴

Banques de données

Si l'on veut mieux contrôler les règles de la circulation et mieux sanctionner les infractions, il est important de créer un certain nombre de banques de données cruciales. C'est ainsi que nous demandons la création, à titre prioritaire, de la banque de données Mercurius. L'idée du projet Mercurius est d'établir un échange électronique de données de la justice et de la police en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire, le retrait immédiat du permis de conduire et l'interdiction temporaire de conduire. Les services compétents pourront ainsi vérifier en temps réel si un conducteur dispose, à un moment donné, d'un permis de conduire valable ou s'il fait l'objet d'une interdiction (temporaire) de conduire.

Les véhicules non assurés sont souvent également des véhicules en défaut de contrôle technique. La liste noire du Fonds commun de garantie automobile est certes transmise aux services de contrôle, et une plaque d'immatriculation peut également avoir été radiée par la Direction Immatriculation et Homologation des Véhicules (DIV), mais, en général, la police ne peut que constater que l'assurance d'un certain véhicule est inconnue, sans pouvoir en conclure qu'il n'est effectivement pas assuré.⁵ C'est la raison pour laquelle nous demandons que la police puisse consulter la banque de données des compagnies d'assurances en temps réel, ce qui n'est pas encore possible à l'heure actuelle.

Ces deux banques de données doivent améliorer le contrôle. Mais les juges de police ont également besoin d'une meilleure banque de données pour la répression. Il est ressorti des auditions que les tribunaux de police ne sont en effet pas toujours informés des

⁴ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 5 (DOC 54 1631/001).

⁵ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 5 (DOC 54 1631/001).

⁴ Rapport d'auditions sur le délit de fuite, Chambre des représentants, 13 janvier 2016, p. 5 (DOC 54 1631/001).

⁵ Rapport d'auditions sur le délit de fuite, Chambre des représentants, 13 janvier 2016, p. 5 (DOC 54 1631/001).

bleek uit de hoorzittingen: “In eerste aanleg wordt het MACH-systeem gehanteerd, in hoger beroep het REA/TPI-systeem. Het wordt afwachten tot de twee niveaus zijn overgeschakeld op hetzelfde systeem.”⁶ De indieners van de resolutie roepen de regering dan ook op om deze twee systemen (MACH- & REA/TPI- systeem) zo snel mogelijk compatibel te maken met elkaar of om tot een nieuw geïntegreerd systeem te komen, zodat de bevoegde magistraten op de hoogte zijn van alle eventuele eerdere veroordelingen. Om een volledig beeld te krijgen van het profiel van de dader en zijn voorgeschiedenis in het verkeer, vragen de indieners om ook de onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen op te nemen in het MACH-systeem. Op die manier kunnen rechters met volledige achtergrondinformatie de dader een gepaste straf opleggen.

Pakkans

Niet enkel databanken zijn cruciaal voor een betere handhaving van verkeersregels, ook een hogere pakkans is dat. In het regeerakkoord werden verschillende doelstellingen opgenomen wat betreft verkeerscontroles. Zo werd de doelstelling geformuleerd om 1 op 3 bestuurders jaarlijks te controleren op alcohol, drugs en gordeldracht, en 40 miljoen voertuigen op snelheid.⁷ Voor een efficiëntere werking van de controle op drugs, vragen we om te onderzoeken of de aankoop van speekseltesten niet beter door de FOD Binnenlandse zaken kan gebeuren dan door de FOD Justitie. Bovendien moeten ook de controles op de verzekering, de inschrijving en het bezit van het rijbewijs versterkt worden, aldus het regeerakkoord. De indieners roepen de regering op om een stappenplan op te stellen om deze doelstellingen zo snel als mogelijk te bereiken.

Om de controles op druggebruik te versterken, dringen wij erop aan om verder werk te maken van de speekselanalyse, die de bloedproef na een positieve speekseltest moet vervangen. Deze test is namelijk veel goedkoper en sneller, waardoor meer controles op drugs mogelijk worden met dezelfde middelen en mensen. We vragen aan de regering om alles in het werk te stellen om de speekselanalyse zo snel als mogelijk operationeel in te zetten. Daarvoor zijn nog enkele technische goedkeuringen nodig.

condamnations pour infraction de roulage prononcées dans un autre arrondissement: “En première instance, c’est le système MACH qui est utilisé; en instance d’appel, c’est le système REA/TPI. Il faut attendre que les deux niveaux soient connectés au même système.”⁶ Nous appelons dès lors le gouvernement à faire en sorte que ces deux systèmes (les systèmes MACH et REA/TPI) soient le plus rapidement possible compatibles ou à mettre sur pied un nouveau système intégré, afin que les magistrats compétents soient informés de toutes les condamnations antérieures éventuelles. Pour avoir une vue globale du profil de l’auteur et de ses antécédents en matière de roulage, nous demandons que les perceptions immédiates et les transactions figurent également dans le système MACH. De cette manière, les juges pourront infliger une peine appropriée à l’auteur en disposant d’informations complètes sur son passé.

La probabilité de se faire prendre

Outre les banques de données, une probabilité plus élevée de se faire prendre est cruciale pour garantir un meilleur respect du Code de la route. L’accord de gouvernement énonce plusieurs objectifs en matière de contrôles routiers. C’est ainsi que l’objectif a été formulé de soumettre un conducteur sur trois à un contrôle d’alcoolémie, de consommation de drogue et de port de la ceinture et d’effectuer 40 millions de contrôles de vitesse.⁷ Pour accroître l’efficacité des contrôles de consommation de drogue, nous demandons d’examiner s’il n’est pas plus opportun que l’achat de tests salivaires soit effectué par le SPF Intérieur plutôt que par le SPF Justice. L’accord de gouvernement prévoit en outre que le contrôle de l’assurance du véhicule, de son immatriculation et de la possession d’un permis de conduire valable doit également être renforcé. Nous appelons le gouvernement à établir un plan d’action afin d’atteindre ces objectifs le plus rapidement possible.

Pour renforcer les contrôles en matière de consommation de drogues au volant, nous demandons avec insistance au gouvernement de poursuivre la mise en œuvre de l’analyse de la salive, qui doit remplacer le prélèvement sanguin à la suite d’un test salivaire positif. Ce test est en effet beaucoup moins coûteux et beaucoup plus rapide, ce qui permet d’effectuer plus de contrôles en matière de drogues au volant avec les mêmes moyens et effectifs. Nous demandons au gouvernement de tout mettre en œuvre pour rendre l’analyse de salive opérationnelle le plus rapidement possible, ce qui nécessite encore quelques agréments techniques.

⁶ Verslag hoorzitting vluchtmisdrijf in de Kamer van volksvertegenwoordigers, 13 januari 2016, pg. 21 (DOC 54 1631/001).

⁷ Federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014, blz. 212.

⁶ Audition organisée par la Chambre des représentants sur Le délit de fuite, rapport du 13 janvier 2016, p. 21 (Doc. parl. 54 1631/001).

⁷ Accord de gouvernement du 9 octobre 2014, p. 212.

Sinds eind 2013 is het actieplan tegen onverzekerde voertuigen in werking. Door dit plan moeten bestuurders bij de technische keuring de verzekeringskaart van hun voertuig kunnen tonen en is er ook controle hierop met ANPR-camera's. Ondanks de betere controle blijkt uit de cijfers van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds dat het aantal ongevallen met niet-verzekerde wagens licht stijgt. Wij roepen de regering op om dit actieplan verder uit te rollen, het op te volgen en indien nodig te actualiseren en verdiepen.

Bovendien zouden de beelden gemaakt door ANPR-camera's beter benut moeten worden bij het opsporen van vluchtmisdrijf en als bewijsstuk moeten kunnen dienen. Ten slotte zouden ook de herstellende en verkopers hun verantwoordelijkheid moeten nemen bij het opsporen van plegers van vluchtmisdrijf.

Strafmaat

Uit de hoorzitting bleek dat de huidige straffen voor vluchtmisdrijf over het algemeen zwaar genoeg zijn, maar dat er toch nog enkele hiaten in de wetgeving zitten. Bij dodelijke ongevallen met vluchtmisdrijf blijkt de dader dikwijls een jonge man te zijn, die eerder al voor de politierechter moest verschijnen.⁸ Vluchten na een ernstig ongeval is dikwijls een probleem van hardleerse chauffeurs. Daarom kan het volgens de indieners nuttig zijn om in extreme gevallen de maximale straf te verzwaren. Daarbij denken wij aan het verhogen van de maximale straffen bij een vluchtmisdrijf na een ongeval met doden of gewonden in combinatie met andere verkeersmisdrijven. Voor bestuurders die meerdere overtredingen begaan op hetzelfde moment, vragen wij aan de regering om een systeem te onderzoeken waarbij de maximale straf zwaarder is dan de optelsom van maximale straffen voor de verschillende overtredingen apart.

Onderzoek en preventie

Om meer inzicht te kunnen krijgen in het fenomeen van vluchtmisdrijf, is het noodzakelijk om vluchtmisdrijf beter in kaart te brengen en grondig te onderzoeken. Meten is immers weten. Het Instituut voor de Accidentologie dat zal worden opgericht is daar een goede instelling voor. De rol van het instituut zal erin bestaan toelating te geven tot diepteonderzoek van verkeersongevallen en die projecten op te volgen. Op die

⁸ De Standaard Online, 14/08/2015, 'Aantal dodelijke ongevallen met vluchtmisdrijf verdubbeld.', http://www.standaard.be/cnt/dmf20150814_01818877.

Le plan d'action contre les véhicules non assurés a été mis en œuvre fin 2013. En vertu de ce plan, les conducteurs doivent pouvoir présenter leur carte d'assurance lors du contrôle technique de leur véhicule, et un contrôle est également réalisé au moyen de caméras ANPR. Malgré le renforcement des contrôles, il ressort des statistiques du Fonds commun de garantie automobile que le nombre d'accidents impliquant des voitures non assurées est en légère augmentation. Nous invitons le gouvernement à poursuivre la mise en œuvre et le suivi de ce plan d'action et, au besoin, de l'actualiser et de le renforcer.

De plus, les images collectées par des caméras ANPR devraient être mieux exploitées dans les enquêtes ouvertes du chef de délit de fuite et elles devraient pouvoir servir de preuve. Enfin, les réparateurs et les vendeurs devraient également prendre leurs responsabilités dans le cadre de la recherche de l'auteur d'un délit de fuite.

Taux de la peine

Il est ressorti des auditions que les peines actuellement prévues pour les délits de fuite sont généralement suffisamment lourdes, bien qu'il subsiste certaines lacunes dans la législation. En cas d'accident mortel avec délit de fuite, l'auteur est souvent un jeune homme ayant déjà eu affaire au juge de police.⁸ Les délits de fuite après un accident grave sont souvent commis par d'irréductibles chauffards. C'est pourquoi il pourrait être utile, à notre estime, d'alourdir la peine maximale dans certains cas extrêmes. On pourrait par exemple augmenter les peines maximales en cas de délit de fuite après un accident ayant causé des morts ou des blessés et commis en combinaison avec d'autres infractions routières. Pour les conducteurs qui commettent plusieurs infractions simultanément, nous demandons au gouvernement de concevoir un système dans lequel la peine maximale sera plus lourde que la somme des peines maximales sanctionnant les différentes infractions prises séparément.

Recherche et prévention

Pour mieux cerner le phénomène du délit de fuite, il est nécessaire de le cartographier plus précisément et de l'étudier en profondeur. Mesurer, c'est savoir. L'Institut de l'accidentologie qui va voir le jour constitue l'institution idéale pour mener à bien cette mission. Le rôle de l'institut consistera à permettre une analyse approfondie des accidents de roulage et à suivre ces projets. Nous disposerons ainsi d'un meilleur

⁸ De Standaard Online, 14/08/2015, 'Aantal dodelijke ongevallen met vluchtmisdrijf verdubbeld.', http://www.standaard.be/cnt/dmf20150814_01818877.

manier moeten we komen tot een betere registratie en analyse van verkeersgegevens in ons land, inclusief die van vluchtmisdrijf. De indieners vragen aan de federale regering om de nodige aandacht te besteden aan vluchtmisdrijven binnen het Instituut voor Accidentologie.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

enregistrement et d'une meilleure analyse des données relatives au trafic dans notre pays, en ce compris les délits de fuite. Nous demandons au gouvernement fédéral d'accorder l'attention nécessaire aux délits de fuite au sein de l'Institut d'accidentologie.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

Overwegende dat:

A. er dagelijks twaalf letselongevallen gebeuren waarbij een betrokkene vluchtmisdrijf pleegt;

B. er dagelijks 205 ongevallen gebeuren met stoffelijke schade waarbij een betrokkene vluchtmisdrijf pleegt;

C. de genomen maatregelen niet blijken te volstaan om het probleem van vluchtmisdrijf onder controle te krijgen;

D. de federale regering de inspanningen inzake verkeersveiligheid wil verder zetten, in coördinatie met de gewesten;

E. de federale regering maatregelen zal nemen om het aantal zwaargewonden in het verkeer substantieel te doen dalen;

F. de federale regering tegen 2020 het aantal verkeersododen met 50 % wil doen afnemen ten opzichte van 2010;

G. de federale regering, in samenwerking met de gewesten, de wegcode grondig wil vereenvoudigen en de anomalieën eruit wil halen;

DRINGT ER BIJ DE FEDERALE REGERING OP AAN OM:

1. bij de herziening van de wegcode het gedrag na het ongeval duidelijker en actueler te omschrijven;

2. bij de herziening van de wegcode na te gaan of een uniforme formulering van vluchtmisdrijf in de wegverkeerswet en niet ter plaatse blijven in de wegcode aan de orde is;

3. de Mercurius-databank prioritair uit te rollen;

4. er voor te zorgen dat de politie de databank van de verzekeringsmaatschappijen in real time kan raadplegen;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

Considérant:

A. qu'on dénombre chaque jour douze accidents avec lésions corporelles dans lesquels l'un des intéressés commet un délit de fuite;

B. qu'on dénombre chaque jour 205 accidents avec dégâts matériels dans lesquels l'un des intéressés commet un délit de fuite;

C. que les mesures prises s'avèrent insuffisantes pour endiguer le problème du délit de fuite;

D. que le gouvernement fédéral entend poursuivre les efforts consentis dans le domaine de la sécurité routière, en coordination avec les Régions;

E. que le gouvernement fédéral prendra des mesures en vue de réduire substantiellement le nombre de blessés graves sur nos routes;

F. que, d'ici à 2020, le gouvernement fédéral souhaite réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes par rapport à 2010;

G. que le gouvernement fédéral a l'intention, en collaboration avec les Régions, de procéder à une simplification approfondie du Code de la route et de rectifier les anomalies qu'il contient;

DEMANDE INSTAMMENT AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de veiller, dans le cadre de la révision du Code de la route, à décrire de façon plus claire et plus actuelle le comportement à adopter en cas d'accident;

2. d'examiner, dans le cadre de la révision du Code de la route, s'il s'indique d'adopter une formulation uniforme en ce qui concerne le délit de fuite figurant dans la loi sur la circulation routière et le fait de ne pas rester sur place mentionné dans le Code de la route;

3. de donner la priorité au déploiement de la banque de données Mercurius;

4. de veiller à ce que la police puisse consulter la banque de données des compagnies d'assurances en temps réel;

5. er voor te zorgen de verschillende rechtbanken op de hoogte zijn van elkaars uitspraken, door bijvoorbeeld de databanken MACH en REA/TPI compatibel te maken met elkaar of tot een nieuw geïntegreerd systeem te komen;

6. de onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen op te nemen in het MACH-systeem;

7. een stappenplan op te stellen om zo snel als mogelijk de doelstellingen te behalen over het aantal controles op alcohol, drugs, gordeldracht en snelheid;

8. alles in het werk te stellen om de speekselanalyse zo snel als mogelijk operationeel in te zetten om het controleniveau op rijden onder invloed van drugs te verhogen;

9. het actieplan tegen onverzekerd rijden verder uit te rollen, op te volgen, en indien nodig te actualiseren en verdiepen;

10. te onderzoeken of de huidige strafmaat voldoet, ook in gevallen met meerdere overtredingen op hetzelfde moment en recidive;

11. de nodige aandacht te geven aan vluchtmisdrijf in het op te richten Instituut voor Accidentologie;

12. te onderzoeken of aan professionele herstellende en verkopers van voertuigen, alsook aan uitbaters van autokerkhoven een verplichting kan worden opgelegd om mee te werken aan strafrechtelijke onderzoeken, bijvoorbeeld door hun niet-medewerking strafbaar te stellen;

13. te bekijken of de aankoop van speekseltesten kan worden overgeheveld van de FOD Justitie naar de FOD Binnenlandse zaken;

14. in overleg te treden met de gewesten om het openbaar ministerie een zo ruim mogelijke toegang te verschaffen tot ANPR-beelden, teneinde deze zo ruim mogelijk te kunnen aanwenden als bewijsstuk in het kader van de strafrechtelijke vervolging.

30 mei 2016

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

5. de veiller à ce que chaque juridiction soit informée des décisions prises par les autres juridictions, par exemple en assurant la compatibilité des banques de données MACH et REA/TPI ou en élaborant un nouveau système intégré;

6. d'inscrire les perceptions immédiates et les transactions dans le système MACH;

7. d'élaborer un plan par étapes en vue d'atteindre aussi rapidement que possible les objectifs concernant le nombre de contrôles relatifs à la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, de contrôles du port de la ceinture et de contrôles de vitesse;

8. de mettre tout en œuvre pour que l'analyse salivaire soit opérationnelle dans les meilleurs délais, afin de relever le niveau des contrôles relatifs à la conduite sous l'influence de drogues;

9. de poursuivre le déploiement du plan d'action contre la non-assurance, d'assurer un suivi en la matière et, si nécessaire, d'actualiser ce plan d'action et de l'approfondir;

10. d'examiner si le taux actuel de la peine est suffisant, y compris lorsque plusieurs infractions sont commises au même moment et en cas de récidive;

11. de veiller à ce que le délit de fuite reçoive toute l'attention nécessaire au sein de l'Institut d'accidentologie qui doit encore être créé;

12. d'examiner s'il est possible d'obliger les réparateurs et vendeurs professionnels de véhicules, ainsi que les exploitants de cimetières de voitures, à coopérer dans le cadre d'enquêtes pénales, en prévoyant, par exemple, qu'ils seront punis s'ils s'y refusent;

13. d'examiner si l'achat de tests salivaires peut être transféré du SPF Justice au SPF Intérieur;

14. d'entamer une concertation avec les régions pour donner au ministère public un accès le plus large possible aux images ANPR en vue de généraliser autant que faire se peut leur utilisation comme élément de preuve dans le cadre de poursuites pénales.

30 mai 2016