

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 maart 2017

HOORZITTING

Vluchtmisdrijven

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Emmanuel BURTON**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen door de heren Guy De Ceuster voorzitter van de Belgische Leasingvereniging, Frank Van Gool, algemeen directeur van de vzw Renta, Johan Muyldermans, onderdirecteur van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, Gerry Peeters, vertegenwoordiger van Centrex, Gilles Dupuis, substituuat van de procureur-generaal bij het hof van beroep te Bergen, Koen Van Wonterghem, gedelegeerd bestuurder van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen.	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	21
III. Antwoorden van de genodigden	22
IV. Bijlagen	28

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 mars 2017

AUDITION

Délits de fuite

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Emmanuel BURTON

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs de MM. Guy De Ceuster, président de l'Association belge de leasing, Frank Van Gool, directeur général de l'ASBL Renta, Johan Muyldermans, sous-directeur du Fonds commun de garantie, Gerry Peeters, représentant de Centrex, Gilles Dupuis, substitut du procureur général près la cour d'appel de Mons, Koen Van Wonterghem, administrateur délégué de l'ASBL "Ouders van Verongelukte Kinderen".....	3
II. Questions et observations des membres.....	21
III. Réponses des invités	22
IV. Annexes.....	28

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 14 februari 2017 een hoorzitting gehouden over vluchtmisdrijven in verband met de volgende voorstellen:

— wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat de straffen betreft (DOC 54 1927/001);

— wetsvoorstel tot wijziging van de regelgeving met het oog op een betere aanpak van de problematiek van de vluchtmisdrijven (DOC 54 1761/001);

— wetsvoorstel tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft (DOC 54 1820/001-3)

— voorstel van resolutie voor het bestrijden van vluchtmisdrijf (DOC 54 2147/001/003)

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN DOOR DE HEREN GUY DE CEUSTER VOORZITTER VAN DE BELGISCHE LEASINGVERENIGING, FRANK VAN GOOL, ALGEMEEN DIRECTEUR VAN DE VZW RENTA, JOHAN MUYLDERMANS, ONDERDIRECTEUR VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK WAARBORGFONDS, GERRY PEETERS, VERTEGENWOORDIGER VAN CENTREX, GILLES DUPUIS, SUBSTITUUT VAN DE PROCUREUR-GENERAAL BIJ HET HOF VAN BEROEP TE BERGEN, KOEN VAN WONTERGHEM, GEDELEGEERD BESTUURDER VAN DE VZW OUDERS VAN VERONGELUKTE KINDEREN

1. De heer Guy De Ceuster, voorzitter van de Belgische Leasingvereniging

De leden van de Belgische Leasingvereniging bieden financiële leasing aan. De leasingmaatschappij blijft gedurende de looptijd van het contract eigenaar van het materiaal (en dit is vaak haar enige zekerheid). Bij een financiële leasing is er aan het einde van het contract een aankoopoptie zodat de leasingnemer op dat ogenblik volle eigenaar van het materiaal kan worden. Doorgaans worden geen andere diensten aangeboden in een financieel leasingcontract. Financiële leasing kan enkel gebruikt worden voor professionele doeleinden. De leden van de Belgische Leasingvereniging leasen niet enkel wagens, maar ook allerlei andere assets zoals IT-materiaal, vrachtwagens, vorkheftrucks, machines, kranen, zonnepanelen enzovoort.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, le 14 février 2017, une audition au sujet des délits de fuite dans le cadre de l'examen des propositions suivantes:

— proposition de loi, modifiant, en ce qui concerne les peines, la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (DOC 54 1927/001);

— proposition de loi modifiant la réglementation en vue d'améliorer la lutte contre les délits de fuite (DOC 54 1761/001);

— proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne la confiscation et l'immobilisation des véhicules (DOC 54 1820/001-3)

— proposition de résolution visant à lutter contre le délit de fuite (DOC 54 2147/001/003)

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DE MM. GUY DE CEUSTER, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION BELGE DE LEASING, FRANK VAN GOOL, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ASBL RENTA, JOHAN MUYLDERMANS, SOUS-DIRECTEUR DU FONDS COMMUN DE GARANTIE, GERRY PEETERS, REPRÉSENTANT DE CENTREX, GILLES DUPUIS, SUBSTITUT DU PROCUREUR GÉNÉRAL PRÈS LA COUR D'APPEL DE MONS, KOEN VAN WONTERGHEM, ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE L'ASBL "OUDERS VAN VERONGELUKTE KINDEREN"

1. M. Guy De Ceuster, président de l'Association belge de Leasing

Les membres de l'Association belge de Leasing proposent du leasing financier. La société de leasing reste propriétaire du matériel pendant la durée du contrat (et c'est là souvent sa seule garantie). Dans le cas d'un leasing financier, une option d'achat est prévue au terme du contrat, ce qui permet au preneur de leasing de devenir alors propriétaire du matériel. Un contrat de leasing financier ne propose généralement pas d'autres services. Le leasing financier ne peut être utilisé qu'à des fins professionnelles. Les membres de l'Association belge de Leasing ne louent pas seulement des voitures, mais aussi quantité d'autres biens tels que matériel informatique, camions, chariots élévateurs, machines, grues, panneaux solaires, ...

De 28 Belgische leasingbedrijven hebben actueel ongeveer 15 miljard euro en cours. 20 % hiervan heeft betrekking op personenwagens en 12 % op bedrijfsvoertuigen.

Vooraleer verder in te gaan op de gevolgen van de verbeurdverklaring van leasingwagens, wil de spreker toch onderstrepen dat de Belgische leasingvereniging en haar leden zich volledig kunnen vinden in de doelstelling van het wetsvoorstel, met name het van de baan houden van recidivisten. De sector is dan ook zeker bereid om constructief mee naar oplossingen te zoeken. Het businessmodel van een leasingmaatschappij is gebaseerd op het feit dat de leasingmaatschappij de juridische eigenaar is van de asset of de wagen. Het eigendomsrecht is een fundamenteel recht waaraan niet kan worden geraakt. Wanneer een leasingwagen wordt verbeurd verklaard, treft men in de eerste plaats de leasingmaatschappij die de eigenaar is van de wagen. Wanneer wagens van leasingmaatschappijen worden verbeurd verklaard, kan dat een kostprijsverhogend effect meebrengen voor het leasingproduct. Het risico bestaat immers dat de 99,9 % bonafide leasingnemers mee gaan betalen voor de wagens van de recidivisten die worden verbeurd verklaard. Zoals al gezegd is de leasingmaatschappij de juridische eigenaar van de wagen. Dit heeft voor de leasingnemer o.m. als voordeel dat hij over geen andere waarborgen moet beschikken. Voor sommige kmo's, en in het bijzonder voor starters, kan een financiële leasing de enige mogelijke financieringsvorm zijn. Leasing levert dan ook een zeer belangrijke bijdrage aan de financiering van de economie. Wanneer evenwel zou worden geraakt aan het eigendomsrecht, ondergraaft dat de fundamentele van het leasingproduct. Hierdoor zal financiering voor heel wat kmo's en starters moeilijker worden. Maar zoals al gezegd, is de sector zeker bereid om mee te denken om constructief naar oplossingen te zoeken om recidivisten van de baan te houden. Als mogelijk alternatief voor de verbeurdverklaring van leasingwagens kunnen we, zonder dat dit definitief is afgetoetst, het volgende voorstellen. Aan de politierechter zou de bevoegdheid kunnen worden gegeven om aan de leasingmaatschappij op te leggen dat ze het leasingcontract van de wagen die werd bestuurd door een recidivist, verbreekt. In dat geval blijft het eigendomsrecht gerespecteerd, de leasingmaatschappij kan de wagen recupereren en de recidivist is geïmmobiliseerd hetgeen de finale doelstelling is van het wetsontwerp.

2. De heer Frank Van Gool, algemeen directeur van de vzw Renta

Renta vertegenwoordigt de Belgische bedrijven die op korte termijn en op lange termijn (operationele leasing) voertuigen (personen-, bestel- en vrachtwagens)

Les 28 sociétés de leasing belges ont à ce jour un encours d'environ 15 milliards d'euros, dont 20 % représentés par les véhicules de tourisme et 12 % par les véhicules utilitaires.

Avant d'analyser plus avant les conséquences de la confiscation des véhicules en leasing, l'orateur tient à souligner que l'Association belge de Leasing et ses membres se rallient pleinement à l'objectif du projet de loi, à savoir traquer les récidivistes. Le secteur est dès lors tout à fait disposé à chercher des solutions dans un esprit constructif. Le modèle d'entreprise d'une société de leasing est basé sur le fait que la société de leasing est le propriétaire légal du bien ou du véhicule. Le droit de propriété est un droit fondamental auquel il ne peut être porté atteinte. Quand un véhicule en leasing est confisqué, cela touche en première instance la société de leasing propriétaire du véhicule. Quand un véhicule en leasing est confisqué, cela touche en première instance la société de leasing propriétaire du véhicule. La confiscation de véhicules de société de leasing risque d'entraîner une augmentation du coût du produit leasing. Le danger est en effet que 99,9 % de preneurs de leasing de bonne foi se voient contraints de payer pour les voitures des récidivistes qui sont confisquées. Comme il a déjà été indiqué, la société de leasing est le propriétaire légal du véhicule. Ceci présente notamment pour le preneur de leasing l'avantage qu'il ne doit pas disposer d'autres garanties. Pour certaines PME, et en particulier pour les start-up, le leasing financier peut constituer la seule forme de financement possible. Le leasing contribue ainsi de façon non négligeable au financement de l'économie. Toucher au droit de propriété ébranlerait cependant les fondements mêmes du produit leasing. Cela compliquera le financement pour bon nombre de PME et de start-up. Mais comme cela a déjà été précisé, le secteur est assurément prêt à participer à une réflexion constructive afin de dégager des solutions permettant de bannir les récidivistes. En guise d'alternative éventuelle à la confiscation de véhicules en leasing, nous pourrions, sans que cela ait été testé de manière définitive, proposer l'option suivante. La compétence pourrait être confiée au juge de police d'imposer à la société de leasing qu'elle rompe le contrat de leasing du véhicule conduit par un récidiviste. Dans ce cas, le droit de propriété serait respecté, la société de leasing pourrait récupérer le véhicule et le récidiviste serait immobilisé ce qui répond à la finalité du projet de loi.

2. M. Frank Van Gool, directeur général de l'ASBL Renta

Renta représente les sociétés belges qui louent des véhicules (voitures privées, camionnettes et camions) à courte durée et à longue durée (leasing opérationnel).

verhuren. Samen hebben de leden van Renta 380 000 voertuigen op de weg.

De sector is het eens met het feit dat onverbeterlijke verkeerszondaars streng aangepakt moeten worden. Het principe van de verbeurdverklaring van een goed dat niet toebehoort aan de veroordeelde is echter niet alleen ongrondwettelijk is, het houdt ook een straf in voor verhuurders en leasingmaatschappijen die te goeder trouw handelen. Bovendien schiet het ook het doel, namelijk het ontmoedigen of ontnemen van een vervoermiddel van een overtreder totaal voorbij.

Over de ongrondwettelijkheid:

Dit wetsvoorstel is strijdig met artikelen 10, 11 en 16 van de Belgische Grondwet en artikel 1 van het eerste aanvullende protocol bij het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de Mens (EVRM). In die context verwijst de spreker naar twee uitspraken door het Arbitragehof naar aanleiding van prejudiciële vragen over soortgelijke wetgeving in een zaak van smokkel (dd. 19/12/2001) en in een drugsdelict (dd. 3/4/2014). In beide zaken oordeelde het Grondwettelijk Hof dat de verbeurdverklaring van de vervoersmiddelen in deze misdrijven, en die toebehoorden aan een verhuurder die te goeder trouw handelde, in strijd was met de Grondwet.

De spreker maakt de vergelijking met een verhuurder van een gebouw wiens huurder illegale activiteiten ontwikkelt in het huurpand: zou dit parlement ook wetgeving willen voorstellen om de eigenaar die te goeder trouw is zijn gebouw in voorkomend geval verbeurd zien verklaard te worden? Waarom dat dan wel doen voor vervoermiddelen?

Over het principe:

Een echte verkeerscrimineel zal geen enkele scrupule hebben over het feit dat een voertuig dat hem niet toebehoort verbeurd wordt verklaard. Integendeel, wat maakt het hem uit als een voertuig dat niet het zijne is wordt geconfisqueerd? Burgerlijke rechtszaken voeren als verhuurder tegen dit soort individuen om de geleden schade te verhalen is meestal ook verloren moeite, waardoor uiteindelijk de foute partij gestraft wordt. Voor de leden van Renta veroorzaakt dit voorstel tot wetswijziging een rechtsonzekerheid die hun financiering en economische werking mogelijk ernstig bedreigt en staat helemaal niet in evenredigheid tot de doelstelling en de mogelijke positieve effecten van algemeen maatschappelijk belang. In het kader van de nieuwe economie, waar autodelen en tijdelijk gebruik van voertuigen meer en meer aan de orde komen, is het

Globalement, les membres de Renta ont 380 000 véhicules sur la route.

Le secteur est tout à fait d'accord avec le fait que les conducteurs incorrigibles doivent être sévèrement sanctionnés. Cependant, le principe de la confiscation des biens qui ne sont pas la propriété du contrevenant est non seulement inconstitutionnel, mais il punit également les propriétaires et les sociétés de leasing de bonne foi. En outre, la mesure n'atteint pas du tout l'objectif, qui est de décourager l'utilisation d'un véhicule par le contrevenant ou de priver le contrevenant de moyen de transport.

Concernant l'inconstitutionnalité:

La proposition de loi à l'examen est contraire aux articles 10, 11 et 16 de la Constitution belge et à l'article 1^{er} du premier protocole additionnel à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme (CEDH). L'orateur renvoie, à cet égard, à deux arrêts rendus par la cour d'arbitrage en réponse à des questions préjudicielles posées au sujet d'une législation similaire dans une affaire de contrebande (en date du 19 décembre 2001) et dans une affaire de drogue (en date du 3 avril 2014). Dans les deux cas, la Cour constitutionnelle a jugé que la confiscation des moyens de transport, appartenant à un propriétaire qui a agi de bonne foi, était inconstitutionnelle.

L'orateur fait le parallèle avec la situation d'un bâtiment loué dans lequel les locataire développe des activités illégales: est-ce que ce Parlement souhaite également proposer une loi pour que le bien immobilier puisse être confisqué même si le propriétaire est de bonne foi? Pourquoi devrions-nous le faire alors pour des voitures?

Concernant le principe:

Un vrai criminel de la route n'aura pas de scrupules par rapport au fait qu'on confisque un véhicule qui ne lui appartient pas. Au contraire, cela ne le touchera pas du tout. Entamer des poursuites civiles en tant que propriétaire contre ce type d'individus afin de recouvrer les dommages subis est généralement un effort inutile et pour finir une partie innocente sera punie. Pour les membres de Renta, la proposition de modification législative à l'examen entraînera une insécurité juridique qui pourrait menacer gravement leurs activités économiques et leur financement et n'est pas du tout proportionnelle aux objectifs ni aux possibles avantages pour l'intérêt général de la société. Dans le contexte de la nouvelle économie, où le partage et l'utilisation temporaire de voitures sont de plus en plus à l'ordre du jour, il est inconcevable que ces véhicules puissent être

toch niet ondenkbaar dat dit soort voertuigen verbeurd zouden kunnen verklaard worden omdat één gebruiker een verkeerscrimineel blijkt te zijn.

De indiener van het wetsvoorstel kan aanvoeren dat het nog steeds aan de politierechter zal zijn om in eer en geweten te oordelen of de verbeurdverklaring dient uitgesproken te worden, maar aangezien in de toelichting heel specifiek bestuurders van leasingwagens als doelgroep worden geïdendeerd, is dat voor de sector allesbehalve geruststellend.

Mogelijke alternatieve oplossingen

De straf voor het onverantwoord rijgedrag van een bestuurder dient ondergaan te worden door die bestuurder zelf. Strengere boetes of een waardenconfiscatie in hoofde van de overtreder (zoals al is bepaald in artikel 3 van het wetsvoorstel) zouden een oplossing kunnen bieden alsook het verbod voor de betrokkene om nog een voertuig ter beschikking te krijgen van een werkgever of verhuurmaatschappij. Hoewel verhuurders en werkgevers dan in de praktijk toegang zouden moeten hebben tot een register van personen die deze veroordeling ondergingen en dat lijkt ons moeilijk te realiseren in het kader van de privacywetgeving.

Ingeval dit voorstel in zijn huidige vorm toch de goedkeuring van een meerderheid van de commissie en van de Kamer van volksvertegenwoordigers zou wegdragen, lijkt het minimaal aangewezen dat er een voorbehoud komt voor de verbeurdverklaring indien de eigenaar van het goed de goede trouw kan aantonen, zo niet zullen in de toekomst uitspraken over deze wetgeving door het Arbitragehof weer onvermijdelijk worden.

3. De heer Johan Muyldermans, onderdirecteur van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds

Als een uitvloeisel van de derde Europese richtlijn Burgerlijke Aansprakelijkheid Auto nr. 1 (Richtlijn 90/232/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 14 mei 1990, *PB*, nr. L. 129/33, 19 mei 1990, art. 5) werd in 1997 aan het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds de opdracht toevertrouwd te zorgen voor een bestand dat als doel heeft dat de bij een verkeersongeval betrokken partijen op korte termijn kennis zouden kunnen nemen van de identiteit van verzekeringsondernemingen die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid verzekeren van de betrokken motorrijtuigen. Dit gebeurde door een zesde paragraaf toe te voegen aan het artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle van de verzekeringsondernemingen waarin de opdrachten van het motorwaarborgfonds werden beschreven. In

confisqués parce qu'un seul utilisateur s'avère être un criminel de la route.

L'auteur de la proposition de loi peut prétendre que ce sera toujours le juge de police qui devra déterminer, en âme et conscience, si la confiscation doit être prononcée, mais étant donné que le commentaire vise très spécifiquement les conducteurs de voitures en leasing, cette disposition est tout sauf rassurante pour ce secteur.

Alternatives envisageables

La peine sanctionnant le comportement irresponsable du conducteur doit être subie par conducteur lui-même. Des amendes plus élevées ou la confiscation de valeurs dans le chef du contrevenant (déjà prévue à l'article 3 de la proposition de loi) pourraient constituer une solution, de même que l'interdiction, pour l'intéressé, d'encore pouvoir conduire un véhicule mis à sa disposition par son employeur ou par une société de location. Cependant, cela signifierait que les loueurs et les employeurs devraient avoir accès, en pratique, à un registre des personnes condamnées à cette peine, ce qui nous semble difficilement réalisable dans le cadre de la législation sur la vie privée.

Si la proposition de loi à l'examen est approuvée par la majorité des membres de la commission et de la Chambre des représentants dans sa rédaction actuelle, il semble indiqué, au minimum, de prévoir une réserve, en ce qui concerne la confiscation, si le propriétaire du véhicule peut démontrer sa bonne foi. Dans le cas contraire, il sera à nouveau inévitable, à l'avenir, que la Cour constitutionnelle statue sur ces dispositions.

3. M. Johan Muyldermans, sous-directeur du Fonds commun de garantie belge

En exécution de la troisième directive européenne sur la responsabilité civile relative aux véhicules automoteurs (directive 90/232/CEE du Conseil des Communautés européennes du 14 mai 1990, *JO*, L. 129/33, 19 mai 1990, art. 5), le Fonds commun de garantie belge a été chargé, en 1997, de constituer un fichier permettant aux parties impliquées dans un accident de la circulation routière de s'informer rapidement de l'identité des entreprises d'assurances couvrant la responsabilité civile résultant de l'utilisation des véhicules automoteurs impliqués dans cet accident. Cette mesure a été prise en ajoutant un paragraphe 6 à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances décrivant les missions du fonds de garantie automobile. En 2002, les missions de ce fonds ont été inscrites dans la loi du

2002 werden de opdrachten van het waarborgfonds geïntegreerd in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering. Sindsdien vindt men het identificatiebestand beheerd door het Fonds terug in artikel 19*bis*-6 van deze wet (De benaming “VERIDASS” is een samenvoeging van “Verzekering Identificatie Identification Assurance”). Dit was opnieuw een gevolg van de vierde Europese richtlijn Burgerlijke Aansprakelijkheid Auto nr. 3 (Richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad, *PB.*, nr. L181, 20 juli 2000, art. 5) waardoor het creëren van een vol-dragen informatiecentrum verplicht is geworden voor alle lidstaten van de Europese Unie.

2. Van de directie van de dienst inschrijvingen (DIV) bij het bestuur van het wegverkeer wordt er verlangd dat het aan het waarborgfonds al deze gegevens meedeelt die van aard zijn de ingeschreven motorrijtuigen te identificeren (met inbegrip van de houder van het kenteken alsook het kenteken zelf). Van de BA-autoverzekeraars wordt verlangd dat deze aan het waarborgfonds meedelen:

- alle gegevens die de polisnummers identificeren,
- de datum van inwerkingtreding,
- de datum van beëindiging.

Door bij een aanvraag tot identificatie (met vermelding van het kenteken) beide bestandsdelen te vergelijken, wordt de juiste verzekeraar geïdentificeerd. Een aanvraag tot identificatie is slechts geldig indien de aanvrager de datum van het ongeval vermeldt.

Er moet worden opgemerkt dat deze procedure slechts de voertuigen kan betreffen waarvoor er verplichte inschrijving bestaat.

3. De verzekeringstoestand van een motorrijtuig is onderhevig aan veranderingen. Verzekeringen zoals deze die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waarborgen ten aanzien van de benadeelden worden niet afgesloten per kalenderjaar, maar kunnen op iedere dag van het jaar in werking treden. Zij kunnen eveneens iedere dag van het jaar een einde nemen, hetzij op de vervaldag, hetzij omdat ofwel de verzekeringsnemer, ofwel de verzekeraar het initiatief tot opzegging hebben genomen. Zowel de dienst inschrijvingen (DIV) als de verzekeraars hebben de verplichting de gewijzigde of de nieuwe gegevens binnen de maand aan het Fonds mede te delen (artikelen 16 en 17 van het koninklijk besluit houdende de vaststelling van de toelatingsvoorwaarden en de werking van het Belgisch Bureau en het Gemeenschappelijk

21 novembre 1989 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Depuis lors, le fichier d’identification géré par le fonds de garantie automobile est mentionné à l’article 19*bis*-6 de ladite loi (la dénomination “VERIDASS” provenant de la contraction des mots “Verzekering Identificatie Identification Assurance”). Cette mesure a été prise en exécution de la quatrième directive européenne sur la responsabilité civile relative aux véhicules automoteurs (directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil, JO, L, 181, 20 juillet 2000, art. 5), qui a rendu obligatoire la création d’un centre d’information avancé dans tous les États membres de l’Union européenne.

2. Il est exigé de la direction de l’immatriculation (DIV) auprès de l’administration de la circulation routière qu’elle communique au Fonds de garantie toutes les données de nature à identifier les véhicules automoteurs qui sont immatriculés (incluant le titulaire de la marque d’immatriculation ainsi que le numéro de l’immatriculation). Il est exigé des assureurs RC Auto qu’ils communiquent au Fonds de garantie:

- toutes les données qui identifient les numéros de police,
- la date de prise d’effet,
- la date de fin.

Une comparaison entre les deux volets du fichier lors d’une demande d’identification (avec mention de la marque d’immatriculation) permet de déterminer l’identité de l’assureur. Une demande d’identification n’est cependant valable que si le demandeur renseigne la date de l’accident.

Il est à noter que cette procédure ne concerne que les véhicules pour lesquels existe une obligation d’immatriculation.

3. La situation d’assurance d’un véhicule automoteur est susceptible de variations. Les contrats d’assurances tels que ceux qui couvrent la responsabilité civile à l’égard des tiers ne sont pas souscrits par année calendrier, mais peuvent entrer en vigueur chaque jour de l’année. Ils peuvent prendre fin également chaque jour, soit à la date d’échéance, soit parce que le preneur d’assurance ou l’assureur ont pris l’initiative de résilier le contrat. Tant la direction de l’immatriculation (DIV) que les assureurs doivent dès lors communiquer au Fonds, dans le mois, les nouvelles données ou modifications de données (articles 16 et 17 de l’arrêté royal fixant les conditions d’agrément et le fonctionnement du Bureau Belge et du Fonds commun de Garantie). Le délai d’un mois est justifié par la nécessité, pour tous

Waarborgfonds). De termijn van een maand wordt gerechtvaardigd door de noodzakelijke tijd die is vereist voor alle actoren om een pertinente verwerking van de gegevens te kunnen verzekeren. In de praktijk worden updates door de DIV wekelijks meegedeeld, hetgeen ook het geval is voor sommige verzekeraars. De wijze waarop dit dient te gebeuren is niet beschreven bij wet of een uitvoeringsbesluit, doch wel in protocollen, hetgeen toelaat de technologische evolutie op het vlak van de overdracht van gegevens te volgen.

4. Bij wet van 2 augustus 2002 werd er in de wet betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering een nieuwe opdracht toegevoegd voor het Fonds, meer in het bijzonder beschreven in het artikel 19*bis*.

Hierin is bepaald dat wanneer het waarborgfonds de verzekeringsonderneming van een motorrijtuig niet onmiddellijk kan identificeren op basis van de inlichtingen die zijn verzameld, het de eigenaar moet verzoeken alle inlichtingen te verstrekken die het mogelijk moeten maken de verzekerings situatie vast te stellen.

Het was dus de bedoeling van de wetgever in 2002 dat het Fonds steeds zou trachten de werkelijke toestand na te gaan bij de betrokkenen om tegenspraak toe te laten alsook dat zij de mogelijkheid hebben “zich in orde te stellen”.

Er dient te worden opgemerkt dat het waarborgfonds in de brieven die tot de personen worden gericht, er op wijst dat er een “Tarifieringsbureau BA Auto” bestaat (waarvan het waarborgfonds de rol van secretariaat vervult) waarbij de betrokkenen die moeilijkheden ondervinden om een verzekeraar te vinden, terecht kunnen om vooralsnog hun motorrijtuig te verzekeren.

Is er binnen de maand geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het voertuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de aansprakelijkheidsverzekering, dient zonder verwijl het Fonds de situatie te melden aan de officieren van gerechtelijke politie die bevoegd zijn om proces – verbaal op te maken wegens overtreding van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering.

5. In de praktijk gaat het waarborgfonds vier bronnen aanboren met het oog op het uitvoeren van deze opdracht:

— verzoeken tot identificatie zonder positief resultaat,

les intervenants, de disposer du temps nécessaire pour assurer un traitement pertinent des données. Dans la pratique, les mises à jour sont communiquées par la DIV sur base hebdomadaire, ce qui est le cas également pour certains assureurs. La méthode de communication n’est pas déterminée par la loi ou un arrêté royal d’exécution, mais est décrite dans des protocoles, ce qui permet de suivre l’évolution technologique en matière de transfert de données.

4. Une loi du 2 août 2002 a inséré dans la loi relative à l’assurance automobile obligatoire une nouvelle mission pour le Fonds, décrite à l’article 19*bis*.

Cette disposition prévoit que, lorsque le Fonds se trouve, sur base des informations recueillies, dans l’impossibilité d’identifier immédiatement l’entreprise d’assurance d’un véhicule automoteur, il invite le propriétaire du véhicule à lui fournir toutes informations permettant d’établir la situation d’assurance de son véhicule.

La volonté du législateur, en 2002, était donc que le Fonds tente toujours de vérifier la situation d’assurance auprès de la personne concernée afin de laisser la place à un débat contradictoire et/ou de permettre à cette personne de “se mettre en ordre”.

Par ailleurs, il est à noter que, dans la lettre adressée aux personnes concernées, le Fonds mentionne l’existence du “Bureau de tarification R.C. auto” (dont le Fonds assume le rôle de secrétariat) auprès duquel les personnes ayant des difficultés à trouver un assureur peuvent s’adresser afin de faire assurer leur véhicule.

A défaut de réponse dans le mois ou s’il résulte de la réponse fournie que le véhicule ne satisfait pas à la réglementation relative à l’assurance obligatoire, le Fonds est obligé de signaler cette situation sans délai aux officiers de police judiciaire habilités à dresser procès-verbal en raison d’une infraction à la loi du 21 novembre 1989 relative à l’assurance automobile obligatoire.

5. Dans la pratique, le Fonds se sert de quatre sources en vue d’exécuter cette mission:

— les demandes d’identification n’ayant pas abouti à un résultat positif:

— aanvragen gericht tot het Tarifieringsbureau BA Auto die niet resulteren in een contract,

— opgezegde contracten die niet gevolgd worden door een nieuw afgesloten contract,

— motorrijtuigen aangeboden ter keuring waarvoor er kennelijk geen verzekeringsbewijs kon worden voorgelegd.

De gecontacteerde persoon moet het contractnummer en de identiteit van de verzekeraar meedelen. Er wordt ook gevraagd om een kopie van het verzekeringsbewijs mee te delen. Indien de identiteit van een verzekeraar wordt gegeven moet deze laatste vervolgens het contract ook bevestigen. Indien de verzekeraar ontkent, zal er een aangifte aan de politie door het Fonds volgen.

6. De meldingen worden door het Fonds overgemaakt aan de korpsoversten van de politiezones van de woonplaats van de gecontacteerde personen. Het behoort toe aan de lokale politie de nodige vaststellingen te doen en op te treden, met name iedere maatregel te nemen die ertoe strekt te waarborgen dat het rijtuig niet op de openbare weg of de plaatsen waar de verplichte verzekering geldt, nog in het verkeer kan worden gebracht. Welke deze controle is, ontsnapt aan de bevoegdheid van het Fonds. De kentekens van de voertuigen gemeld aan de lokale politie worden verzameld in een bestand dat dagelijks wordt overgemaakt via een beveiligde verbinding aan de centrale server van de federale politie.

4. De heer Gerry Peeters, vertegenwoordiger van Centrex

Het aantal vluchtmisdrijven ligt hoog (70 000 per jaar voor ongevallen met stoffelijke schade, 4 000 met lichamelijk letsel), met dien verstande dat het door de politie gehanteerde begrip “vluchtmisdrijf” afwijkt van de rechterlijke definitie. Voor de politie is vluchtmisdrijf het feit waarbij “een van de partijen vertrokken is zonder dat daartoe een aanleiding bestaat”. Het aantal vluchtmisdrijven blijft na een sterke stijging in de voorgaande jaren stabiel. Het heeft te maken met het willen verheimelijken van de realiteit, omdat men:

- rijdt onder invloed van drugs of alcohol;
- geen autokeuring heeft uitgevoerd;
- geen rijbewijs bezit;
- een rijverbod heeft;

— les demandes de tarification adressées au Bureau de Tarification n’ayant pas abouti à la conclusion d’un contrat,

— les contrats résiliés sans souscription d’un nouveau contrat,

— les véhicules automoteurs présentés au contrôle technique ne disposant apparemment pas d’une attestation d’assurance.

Les personnes contactées doivent communiquer leur numéro de contrat ainsi que l’identité de leur assureur. Il est demandé également d’inclure dans la réponse une copie du certificat d’assurance. Si l’identité d’un assureur est communiquée, ce dernier doit ensuite confirmer l’existence du contrat. Si l’assureur infirme, une déclaration sera faite par le Fonds à la police.

Le Fonds transmet les signalements aux chefs de corps des zones de police du lieu de résidence des personnes contactées. Il appartient à la police locale de faire les constats nécessaires et d’intervenir, à savoir de prendre toutes mesures visant à garantir que le véhicule ne puisse plus être remis sur la voie publique ou dans les endroits où l’assurance obligatoire s’applique, ni dans la circulation. La nature de ce contrôle échappe à la compétence du Fonds. Les numéros d’immatriculation des véhicules signalés à la police locale sont rassemblés dans un fichier qui est envoyé quotidiennement au serveur central de la police fédérale au moyen d’une connexion sécurisée.

4. M. Gerry Peeters, représentant de Centrex

Le nombre de délits de fuite est élevé (70 000 par an pour les accidents avec dégâts matériels et 4 000 pour les accidents avec des lésions corporelles), étant entendu que la notion de “délit de fuite” utilisée par la police diffère de la définition judiciaire. Pour la police, une situation de délit de fuite se présente lorsqu’une des parties s’est enfuie sans raison. Le nombre de délits de fuite reste stable après une forte augmentation au cours des années précédentes. Cela peut s’expliquer par la volonté de dissimuler la vérité parce que la personne:

- roule sous l’influence de drogues ou d’alcool;
- n’a pas passé son véhicule au contrôle technique;
- ne possède pas de permis de conduire;
- est soumise à une interdiction de conduire;

— zich bevindt op een ongewone plaats waar men niet gezien wil zijn;

— niet verzekerd rijdt.

Omdat voorkomen beter is dan te gaan zoeken, werden suggesties gedaan om in te zetten op factoren die aanleiding geven tot vluchten, onder meer het niet-verzekerd rijden.

De verzekeringssector is echter ondoorzichtig, want Assuralia is niet in staat om informatie mee te delen inzake de schorsings- en stopzettingsprocedure met betrekking tot de polissen, want elke verzekeraar bepaalt dat zelf.

Het Waarborgfonds speelt een belangrijke rol bij het in orde krijgen van niet-verzekerden, want het ageert als een tussenpersoon alvorens de dossiers bij de politie belanden. De politie heeft beslist om bij een ANPR *alert* automatisch gevolg eraan te geven, mits zij over correcte en up-to-date informatie beschikt. Het ANPR-schild speelt ook een rol tegen de terreur, maar kan dus ook gebruikt worden in de strijd tegen het niet-verzekerd rijden. De politie zou graag over *real time* informatie kunnen beschikken met betrekking tot de contracten, om gericht en beter te kunnen optreden. Elk jaar worden 30 000 voertuigen aan de kant gezet die niet verzekerd rijden – dus 1/3 als men de gegevens van de heer Muyldermans in beschouwing neemt. Dit is te weinig om een verzekeringsstelsel van solidariteit te onderhouden, en is bovendien nadelig voor zij die wel verzekerd zijn.

Wanneer het Waarborgfonds een nummerplaat aan de federale politie verzendt, krijgt die een rode mededeling: “geen huidige maatschappij gevonden”, zonder dat de politie kan weten sinds wanneer het voertuig niet verzekerd is. De GOKA-databank inzake autokeuring geeft “geldigheidsdatum overschreden sedert...” met vermelding van een exacte datum. Wanneer de politie optreedt, doet zij dat ook op basis van routinecontroles, niet alleen aan de hand van de gegevens van het Waarborgfonds. Bij elke verkeerscontrole wordt het verzekeringsdocument gevraagd, zo werd beslist.

Door het gebruik van *sampling*toestellen tijdens de BOB-periode worden personen vaak in een zogenaamd kassasysteem gestopt; er wordt dan een *sampling* afgenomen en de personen kunnen doorrijden, zonder controle van de documenten. Met het nieuwe nationale veiligheidsplan wordt geijverd voor de invoering van een standaardverkeerscontrole, waarbij altijd op zijn minst

— se trouve dans un endroit inhabituel où elle ne veut pas être vue;

— roule sans assurance.

Étant donné qu’il vaut mieux prévenir que guérir, des suggestions ont été faites afin d’agir sur les facteurs qui donnent lieu aux délits de fuite, entre autres le fait de conduire sans être assuré.

Le secteur des assurances n’est toutefois pas transparent car Assuralia n’est pas capable de communiquer des informations sur la procédure de suspension et d’arrêt des polices d’assurance, car chaque assureur détermine celle-ci lui-même.

Le Fonds de garantie joue un rôle important en matière de régularisation de la situation des personnes non assurées, car il agit comme un intermédiaire avant que les dossiers ne soient transmis à la police. En cas d’alerte ANPR, la police a décidé de donner automatiquement suite aux dossiers concernés, à condition de disposer d’informations correctes et à jour. Le bouclier ANPR joue également un rôle dans la lutte contre le terrorisme, mais peut donc également être utilisé dans la lutte contre la non-assurance. La police aimerait pouvoir disposer d’informations en temps réel à propos des contrats, afin de pouvoir agir d’une manière plus ciblée et meilleure. Chaque année, 30 000 véhicules sont immobilisés pour défaut d’assurance, c’est-à-dire un sur trois si l’on reprend les chiffres de M. Muyldermans. C’est trop peu pour soutenir un système d’assurance solidaire, et, en plus, c’est préjudiciable pour ceux qui sont assurés.

Lorsque le Fonds de garantie transmet un numéro de plaque minéralogique à la police fédérale, celle-ci reçoit un avertissement “rouge” indiquant qu’aucune compagnie n’assure actuellement le véhicule concerné, mais la police ne peut savoir depuis quand ce véhicule n’est pas assuré. La banque de données GOCA du contrôle technique comporte en revanche la mention “date de validité dépassée depuis...” et indique une date précise. Lorsque la police intervient, elle le fait aussi parfois à la suite de contrôles de routine, et pas seulement sur la base de données transmises par le Fonds de garantie. Il a été décidé qu’à chaque contrôle routier, la police réclamerait le document d’assurance.

Lors des campagnes “BOB”, l’utilisation d’appareils dits de *sampling* fait en sorte que les données de nombreux conducteurs sont encodées dans une espèce de système d’enregistrement; un échantillon est alors prélevé et les chauffeurs peuvent poursuivre leur route, sans contrôle des documents de bord. Dans le cadre du nouveau plan national de sécurité, il est œuvré pour un

het rijbewijs, de verzekering en de inschrijving worden gecontroleerd. De politie hanteert vaak het gezegde van een heilige Drievuldigheid voor het verkeer: van de 30 000 bovenvermelde personen, die rijden zonder verzekering, rijdt een belangrijk aantal ook zonder inschrijving en keuringsbewijs, meestal gepaard gaande met rijden zonder rijbewijs.

Wanneer de politie tijdens een controle vermoedt dat iemand niet verzekerd is, wordt tijdens de eerste maand, na verloop van de groene kaart, nagekeken wie de persoon is. Misschien krijgt die wel het voordeel van de twijfel, of wordt een pv van waarschuwing geredigeerd om de zaak actief te kunnen opvolgen. Voor bijkomende handelingen in de periode van 1 à 3 maanden hangt de politie af van de politiek van de lokale parketten. In de periode tot 3 maanden valt te betwijfelen of de polis geschorst is. Gebeurt de controle tijdens de kantooruren, dan kan de politie de verzekeraar contacteren, daarbuiten geeft dat problemen en kan de politie overgaan tot een vermoeden van niet-verzekering, waarbij dan een pv wordt opgesteld. Het voertuig wordt in beslag genomen en pas teruggegeven wanneer de eigenaar binnen 15 dagen (eventueel 30 of 45 dagen) een bewijs van verzekering komt tonen en het bewijs levert dat de takel- en stallingkosten werden vergoed. In het andere geval wordt het dossier overgezonden aan het parket en de vervolging is streng. Soms worden niet-verzekerde voertuigen vrijwillig afgestaan op het moment van de controle, omdat bijvoorbeeld de waarde van het voertuig te gering is en de bestuurder weet dat hij zijn voertuig niet kan verzekeren. Staat hij het voertuig niet af, dan wordt het voor de politie een klus, omdat het parket vraagt om de eigenaar op te sporen als hij nadien niet opdaagt. Bovendien is het voertuig vaak ook waardeloos.

De informatie in de databank van de politie is gebrekkig: wanneer geen verzekeringsmaatschappij wordt gevonden, moet het operationeel lid contact opnemen met de verzekeringsmaatschappij om na te gaan of de persoon nog een verzekering heeft of niet.

Tussen het niet betalen van een premie en het melden van een voertuig bij het Waarborgfonds verlopen ongeveer 2 à 3 maanden. Een drietal grote verzekeringsmaatschappijen sturen een veertiental dagen voor de vervaldatum van het contract een betalingsherinnering, wanneer niet betaald werd. Vervolgens wordt, een vijftien dagen later, een aangetekende brief verzonden. Vijftien dagen tot een maand later vertrekt een nieuwe

nieuw controle routier standard, dans le cadre duquel seront au minimum contrôlés: le permis de conduire, l'assurance et l'immatriculation. En matière de contrôles routiers, la police applique souvent le dicton de la "Sainte Trinité": la moitié des 30 000 personnes citées plus haut, qui circulent sans assurance, circulent sans permis de conduire, bon nombre d'entre eux roulent également sans inscription, ni certificat de contrôle technique, lié, le plus souvent, à une conduite sans assurance.

Lorsque la police soupçonne lors d'un contrôle, qu'un conducteur n'est pas assuré, elle vérifie, au cours du premier mois, après l'expiration de la carte verte, l'identité de la personne. Celle-ci peut alors soit bénéficier de l'avantage du doute, soit faire l'objet d'un PV d'avertissement établi dans le but de pouvoir suivre activement le dossier. Pour d'autres démarches à entreprendre au cours des 2e et 3e mois, la police dépend de la politique des parquets locaux. Dans la période allant jusqu'à 3 mois après la notification, il peut y avoir un doute quant à la suspension de la police d'assurance. Si le contrôle s'effectue pendant les heures de bureau, la police peut contacter l'assureur, mais en dehors de ces heures, la situation est problématique et la police peut présumer la non-assurance du véhicule et dresser un PV. Le véhicule est alors saisi et n'est restitué à son propriétaire que si celui-ci vient présenter une preuve d'assurance dans les 15 jours (éventuellement 30 ou 45 jours) s'il peut aussi prouver que les frais de remorquage et de stockage ont été payés. Si ce n'est pas le cas, le dossier est transmis au parquet et les poursuites sont sévères. Certains propriétaires renoncent parfois volontairement à leur véhicule au moment du contrôle, notamment parce que la valeur du véhicule est trop limitée et parce qu'ils savent qu'ils ne peuvent pas l'assurer. Si le conducteur ne renonce pas au véhicule, c'est un problème pour la police, car le parquet demande de rechercher le propriétaire s'il ne se présente pas de lui-même plus tard. De plus, le véhicule n'a souvent plus aucune valeur.

Les informations contenues dans la banque de données de la police sont insuffisantes: lorsqu'aucune compagnie d'assurances n'est identifiée, le membre opérationnel doit prendre contact avec la compagnie d'assurances pour vérifier si la personne dispose encore d'une assurance ou pas.

Entre le non-paiement d'une prime et le signalement d'un véhicule au Fonds de garantie, le délai est d'environ 2 à 3 mois. Une quinzaine de jours avant la date d'échéance du contrat, trois grandes compagnies d'assurances envoient un rappel de paiement, lorsque celui-ci n'a pas été effectué. Ensuite, une quinzaine de jours plus tard, une lettre recommandée est envoyée. Quinze jours à un mois plus tard, une nouvelle lettre

aangetekende brief, waarin wordt aangekondigd dat de polis wordt geschorst. Ten slotte wordt, 2 à 3 maanden na het onbetaald blijven van de premie, aangetekend gemeld dat de polis wordt geschorst of stopgezet. Zolang duurt de grijze zone en controle is slechts mogelijk als de eigenaar van het voertuig toevallig tijdens de kantooruren wordt gecontroleerd. Het tijdsverloop bij het Waarborgfonds bedraagt zes maanden, want het gaat kijken of het kenteken bij de DIV geschrapt is – wat drie maanden kan duren, aangezien men drie maanden tijd heeft om zijn kenteken af te staan. Pas dan kunnen de verschillende databanken kruiselings worden gecontroleerd. Verzekeringsmaatschappijen hebben ook nog eens een maand de tijd om de polis stop te zetten en dat te melden aan het Waarborgfonds. Vervolgens komen twee maanden actieve opvolging. Alles bij elkaar duurt het negen maanden vooraleer de politie volledig geautomatiseerd te weten komt dat de kans zeer groot is dat de eigenaar van een voertuig niet is verzekerd.

Real time informatie is van belang: wanneer iemand niet-verzekerd is en aan de kant wordt gezet, wil de politie die persoon uit het verkeer weren. Zij horen daar niet, omdat zij de solidariteitsregels niet volgen. Het is niet prettig achter zijn rechten te moeten aanhollen, wanneer iemand een aanrijding heeft waarbij een niet-verzekerd voertuig betrokken is. Bedoeling van *real time* informatie is de toestand te kunnen regulariseren – wat indirect ook een impact heeft op vluchtmisdrijven –, maar ook kosten uit te sparen (geen nodeloze takelkosten) en efficiënt op te treden (geen onnodig oponthoud van de gecontroleerde persoon; controle buiten kantooruren).

Voor de politie komt doeltreffendheid op de eerste plaats. Zij heeft nood aan correcte en bijgewerkte informatie, want ongevallen en controles vinden ook buiten kantooruren plaats.

De strafmaat moet omhoog, maar ook de pakkans. De politie is bereid zich in te zetten, maar de spreker kan zijn personeel maar motiveren als die over juiste informatie kan beschikken en niet riskeert zich te moeten verantwoorden waarom een verzekerd voertuig werd getakeld. Het voorstel van resolutie voor het bestrijden van vluchtmisdrijf (DOC 54 2147/001) biedt hierop een antwoord.

5. De heer Gilles Dupuis, substituut van de procureur-generaal bij het hof van beroep te Bergen

Het College van procureurs-generaal is blij met het uit de wetsvoorstellen blijkende voornemen om de strijd aan te binden tegen vluchtmisdrijven – een echte plaag. Het voorstel van resolutie voor het bestrijden van vluchtmisdrijf (DOC 54 2147/001) knoopt aan met wat

annonçant la suspension de la police est envoyée. Enfin, 2 à 3 mois après le défaut de paiement de la prime, l'intéressé est avisé par recommandé de la suspension ou de la résiliation de sa police. La zone grise dure tout ce temps, et le contrôle n'est possible que si le propriétaire du véhicule est contrôlé par hasard pendant les heures de bureau. Le délai au Fonds de garantie est de six mois, parce que le Fonds va vérifier si la marque d'immatriculation a été radiée à la DIV – ce qui peut prendre trois mois, étant donné que l'on a trois mois pour faire radier sa marque d'immatriculation. Ce n'est qu'alors que les différentes banques de données peuvent être croisées. Les compagnies d'assurances disposent également encore d'un mois pour mettre un terme à la police et en informer le Fonds de garantie. Viennent ensuite deux mois de suivi actif. Au total, il faut neuf mois pour que la police soit complètement informée de manière automatisée qu'il existe une forte probabilité que le propriétaire d'un véhicule ne soit pas assuré.

Une information en temps réel est importante: si une personne n'est pas assurée et est écartée, la police veut exclure cette personne de la circulation. Ces personnes n'y ont pas leur place, parce qu'elles ne respectent pas les règles de solidarité. Il n'est pas agréable de devoir revendiquer ses droits lorsque l'on a eu un accident impliquant un véhicule non assuré. Le but de l'information en temps réel est de pouvoir régulariser la situation – ce qui a aussi indirectement un impact sur les délits de fuite –, mais aussi de réaliser des économies (pas de frais de remorquage) et d'agir de manière efficace (pas d'attente inutile de la personne contrôlée; contrôle en dehors des heures de bureau).

La police accorde la priorité à l'efficacité. Elle a besoin d'informations correctes et actualisées, car les accidents et les contrôles ont également lieu en dehors des heures de bureau.

Le taux de la peine doit être augmenté, mais le risque d'être pris aussi. La police est prête à se mobiliser, mais l'orateur ne peut motiver son personnel que si celui-ci peut disposer des informations exactes et ne risque pas de devoir se justifier sur la raison pour laquelle un véhicule assuré a été remorqué. La proposition de résolution visant à lutter contre le délit de fuite (DOC 54 2147/001) apporte une réponse à ce problème.

5. M. Gilles Dupuis, substitut du procureur général à la cour d'appel de Mons

Le Collège des procureurs généraux se félicite de la volonté de lutter contre le délit de fuite – véritable fléau – dont témoignent les propositions de loi. La proposition de résolution visant à lutter contre le délit de fuite (DOC 54 2147/001) abonde dans le sens de ce

het College voorstaat, met name wat de uitrol van de Mercurius-databank voor het beheer van de rijbewijzen betreft, waarbij het de bedoeling is dat de politiemensen op straat *in real time* de gegevens van politie en justitie kunnen raadplegen. Zo kan de effectieve toepassing van voorlopige maatregelen en van sancties (rijverbod, intrekking van het rijbewijs enzovoort) worden gewaarborgd. Het “DIV *new*”-project maakt het bovendien mogelijk de houders van een inschrijvingsnummer te identificeren wat de geldigheid van het keuringsbewijs van een voertuig betreft.

Omtrent de bezorgdheid van de indieners van bovenvermeld voorstel van resolutie wat de compatibiliteit van de MACH en REA/TPI-databanken betreft, zijn de parketten van eerste aanleg aan het overschakelen naar het MACH-systeem. Dit probleem zal dus over enkele maanden opgelost zijn.

Het College van procureurs-generaal maakt daarentegen enig voorbehoud wat het Instituut voor de Accidentologie betreft. Er rijst een probleem wat de raadpleging van de strafdossiers (naleving van het geheim van het opsporingsonderzoek en van het gerechtelijk onderzoek) betreft. Zolang het dossier niet gesloten is, zou een magistraat moeten kunnen bepalen of het al dan niet mag worden geraadpleegd. Ook is het de vraag wat de meerwaarde is ten opzichte van de bestaande structuren. De plaatsopneming door de speurders, naast de politie- of de hulpdiensten, kan tot andere problemen aanleiding geven, net als het eventueel opnieuw horen van personen in shocktoestand, of de aanstelling van experts naast de gerechtsdeskundigen.

In verband met het wetsvoorstel van 14 april 2016 tot wijziging van de regelgeving met het oog op een betere aanpak van de problematiek van de vluchtmisdrijven (DOC 54 1761/001), analyseert de spreker de artikelen, waarbij hij het advies van het College van procureurs-generaal weergeeft.

Zo betreft artikel 2, a) en b), technische wijzigingen die ertoe strekken overeenstemming tot stand te brengen tussen de bepalingen inzake vluchtmisdrijf die voorkomen in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (artikel 33) en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wat het niet ter plaatse blijven betreft (artikel 52).

Bij herhaling van vluchtmisdrijf met lichamelijk letsel of dodelijke afloop blijft het rijverbod weliswaar op minstens drie maanden vastgesteld, maar voorziet artikel 2, c), thans in de mogelijkheid van een langer rijverbod. Daartoe moet artikel 38, § 6, van de wet van 16 maart 1968 worden gewijzigd; artikel 3 van dit

que prône le Collège, notamment en ce qui concerne le développement de la banque de données Mercurius pour la gestion des permis de conduire, l'idée étant de permettre aux policiers de terrain de disposer des données de police et de justice en temps réel. L'effectivité des mesures provisoires et des sanctions (interdiction de conduire, retrait du permis, ...) pourra ainsi être assurée. Le projet “DIV *new*” permet, lui, l'identification de titulaires d'un numéro d'immatriculation relativement à la validité d'un contrôle technique d'un véhicule.

En ce qui concerne la préoccupation des auteurs de la proposition de résolution susmentionnée relativement à la compatibilité des systèmes MACH et REA/TPI, les parquets d'instance sont en train de basculer vers le système MACH. Le problème sera donc résolu dans quelques mois.

Le Collège des procureurs généraux émet, en revanche, quelques réserves au sujet de l'Institut d'accidentologie. Il existe un problème concernant la consultation des dossiers répressifs (respect du secret de l'information et de l'instruction). Tant que le dossier n'est pas clos, il faudrait qu'un magistrat puisse déterminer l'accès. Se pose la question de la plus value par rapport aux structures existantes, également. La descente sur les lieux de l'accident de chercheurs, à côté des services de police ou d'urgence peut susciter d'autres problèmes, de même que l'éventuelle ré-audition de personnes en état de choc, ou la désignation d'experts à côté d'experts judiciaires.

Pour ce qui est de la proposition de loi du 14 avril 2016 (DOC 54 1761/001) modifiant la réglementation en vue d'améliorer la lutte contre les délits de fuite, le membre procède à une analyse des articles qui exprime l'avis du Collège des procureurs généraux

Plus particulièrement, l'article 2, a) et b), traite de modifications techniques visant à établir une concordance entre les dispositions en matière de délit de fuite qui figurent dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (article 33) et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, en ce qui concerne le fait de ne pas rester sur place (article 52).

En cas de récidive de délit de fuite ayant entraîné des lésions corporelles ou la mort, si l'interdiction minimale de conduire reste de trois mois, l'article 2, c), prévoit à présent la possibilité d'une interdiction de conduire de plus longue durée, raison pour laquelle il faut adapter l'article 38, § 6 de la loi du 16 mars 1968 via l'article 3 de

wetsvoorstel strekt daartoe. Een dergelijke wijziging is bovendien logisch en spoort met de geest van de wet.

Artikel 4 komt van pas om situaties te voorkomen waarbij het openbaar ministerie onmogelijk een veroordeling als bedoeld in artikel 42 kan verkrijgen, terwijl de persoon een reëel gevaar vormt voor de veiligheid van de andere weggebruikers

Op basis van dat artikel zal de politierechter een opschorting van de uitspraak van de veroordeling kunnen toekennen en toch een verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid kunnen uitspreken. In dat geval zal die beslissing niet worden vermeld in het strafregister van de bestuurder.

Artikel 5 is een logische technische wijziging teneinde artikel 50, § 2, van de wet van 16 maart 1968 te doen sporen met artikel 33, § 2, van dezelfde wet

Het voertuig van de vluchtmisdrijfpleger zal voortaan in beslag kunnen worden genomen bij een verval van het recht tot sturen van minstens 3 maanden.

Artikel 6 strekt ertoe onderzoek te kunnen doen naar mogelijke medeplichtigen van vluchtmisdrijven en hen aldus te kunnen veroordelen

Een garagist zonder scrupules die zijn klant zou indekken door na het ongeval met vluchtmisdrijf herstellingen aan het voertuig uit te voeren, zou bijvoorbeeld aldus kunnen worden veroordeeld.

Artikel 7 is nuttig, maar men dient te beseffen dat een bloedafname na een vluchtmisdrijf, zo het staal positief blijkt, niet noodzakelijk bewijst dat de vluchtmisdrijfpleger op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol was.

Geregeld verklaart een vluchtmisdrijfpleger immers dat hij alcohol heeft gedronken ná het ongeval maar vóór hij daarover wordt ondervraagd, op een ogenblik dat hij niet langer aan het stuur zat.

In verband met artikel 8 moet het bedrag van de minimumgeldboete voor het besturen van een niet-verzekerd voertuig worden opgetrokken als ontrading, maar tevens ware het raadzaam geweest de (facultatieve) maximale gevangenisstraf als bedoeld in artikel 22 van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te verhogen tot één jaar, zodat naast de gevangenisstraf ook de onmiddellijke aanhouding van de bestuurders die herhaaldelijk dergelijk misdrijf hebben gepleegd, kan worden gelast.

la présente proposition qui est donc une modification logique qui va dans le sens de l'esprit de la loi.

L'article 4 est utile pour éviter des situations dans lesquelles le ministère public est dans l'impossibilité d'obtenir une condamnation visée à l'article 42 alors que la personne présente un réel danger pour la sécurité des autres usagers.

Sur la base de cet article, le juge de police pourra accorder une suspension du prononcé de la condamnation et quand même prononcer une déchéance du droit de conduire pour incapacité physique ou psychique. Dans cette hypothèse, cette décision ne figurera pas dans le casier judiciaire du conducteur.

L'article 5 est une modification logique technique visant à faire concorder l'article 50 § 2, de la loi du 16 mars 1968 avec l'article 33 § 2 de la même loi.

La confiscation du véhicule de l'auteur du délit de fuite sera dorénavant possible en cas de déchéance de 3 mois au moins.

L'article 6 permettra d'investiguer sur les possibles complices de délits de fuite et d'obtenir leur condamnation.

Par exemple, un garagiste peu scrupuleux, qui couvrirait son client en cachant des réparations faites suite à un accident avec délit de fuite pourrait être condamné.

L'article 7 est utile mais il faut être conscient qu'un prélèvement sanguin après un délit de fuite, s'il s'avère positif, ne permettra pas nécessairement d'établir que l'auteur du délit de fuite était sous l'emprise de l'alcool au moment de l'accident.

En effet, il arrive régulièrement qu'un auteur d'un délit de fuite déclare avoir consommé des boissons alcoolisées entre le moment de l'accident et le moment de son interpellation alors qu'il n'était plus conducteur.

En ce qui concerne l'article 8, il est nécessaire d'augmenter le montant de l'amende minimum en cas de conduite sans assurance en guise de moyen de dissuasion, mais il aurait également été utile d'élever à un an le maximum de la peine d'emprisonnement (facultative) prévue à l'article 22 de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs afin qu'il soit possible d'ordonner, outre la peine d'emprisonnement, l'arrestation immédiate des conducteurs multirécidivistes de ce type d'infraction.

De artikelen 9 tot 11 beogen de wijziging van artikel 52 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, aangaande de verplichting op de plaats van het ongeval te blijven.

Met de moderne communicatiemiddelen die thans bestaan, heeft niemand nog langer een excuus om de politie niet te verwittigen. Via het noodnummer 112 komt men steeds bij een bevoegde instantie terecht.

Hierbij moeten evenwel enkele kanttekeningen worden gemaakt.

In de eerste plaats hebben de meeste mensen een gsm, maar daarom nog niet iedereen; bovendien is het niet zeker dat die gsm werkt op het ogenblik van het ongeval.

Wanneer vervolgens de wet zegt dat de politie moet worden gewaarschuwd bij elk ongeval waarbij een partij niet aanwezig is, dan moet men, voordat men zijn contactgegevens ter plaatse achterlaat, de politie bijvoorbeeld bellen bij een kras op de bumper van een geparkeerd voertuig.

Dreigt dat niet buitensporig veel werk voor de politiediensten mee te brengen?

Dreigt die verplichting geen omgekeerd effect te hebben en vluchtmisdrijf in de hand te werken, aangezien de bestuurder wellicht zal willen voorkomen op de plaats van de aanrijding te worden geconfronteerd met de politiediensten?

6. De heer Koen Van Wonterghem, gedelegeerd bestuurder van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen

Vluchtmisdrijf is een beschaafd land onwaardig. Een kind – kwetsbare weggebruiker – verliezen is het onvoorstelbare meemaken en wanneer de aanrijder wegvlucht, is hij een dader. Nog maar weinig vluchtmisdrijven worden door forensisch onderzoek niet opgespoord. Tweehonderd keer per dag wordt vluchtmisdrijf gepleegd, en niet tweehonderd keer per jaar, zoals de toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de regelgeving met het oog op een betere aanpak van de problematiek van de vluchtmisdrijven (DOC 54 1761/001) verkeerdelijk vermeldt. Onderzoek naar “vluchtmisdrijvers” werd nog niet gevoerd, net zoals het problematische verkeersgedrag in België nog niet aan sociologisch onderzoek werd onderworpen.

Les articles 9 à 11 réécrivent l'article 52 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne le fait de rester sur les lieux de l'accident.

On considère en effet qu'avec les moyens de communication modernes dont on dispose aujourd'hui, plus personne n'a d'excuse pour ne pas informer un service de police. Le numéro d'urgence 112 permet d'appeler une instance compétente à tout moment.

Ceci mérite toutefois quelques observations.

Tout d'abord, si beaucoup de personnes disposent d'un téléphone portable, il n'est pas établi que tout le monde en dispose et que ce téléphone soit en état de fonctionnement au moment de l'accident,

Ensuite, si la loi impose d'appeler un service de police lors de tout accident quand une partie n'est pas présente, cela impliquera d'appeler la police par exemple en cas de griffe sur un pare-choc d'une voiture dans un parking avant de laisser ses coordonnées sur le véhicule endommagé.

Cela ne risque-t-il pas d'entraîner une surcharge de travail pour les services de police?

Cette obligation ne risque-t-elle pas d'avoir un effet inverse et d'entraîner une augmentation des délits de fuite par crainte d'un déplacement des services police sur les lieux de l'accrochage?

6. M. Koen Van Wonterghem, administrateur délégué de l'asbl “Parents d'enfants victimes de la route”

Le délit de fuite est indigne d'un pays civilisé. Perdre un enfant – un usager faible –, c'est vivre l'inconcevable et lorsque le conducteur prend la fuite, c'est un criminel. Rares sont encore les délits de fuite qui ne sont pas découverts par un examen médico-légal. Ce sont deux cents délits de fuite par jour qui sont commis – et non deux cents par an, comme indiqué erronément dans les développements de la proposition de loi modifiant la réglementation en vue d'améliorer la lutte contre les délits de fuite (DOC 54 1761/001). Aucune étude n'a encore été consacrée aux “auteurs de délits de fuite”, tout comme le comportement de conduite problématique n'a pas encore été soumis en Belgique à une étude sociologique.

Vluchtmisdrijf heeft meestal te maken met kwade trouw (alcohol-, drugsintoxicatie, of andere redenen, ...), of – typisch Belgisch – met “paniek”. Als iemand in paniek slaat bij een ongeval, roept dit toch vragen op over de psychologische geschiktheid voor “automobilisme” – want naast automobiel verkeer bestaan ook andere vormen van mobiliteit. Verkeer maakt overigens meer slachtoffers dan oorlog. De toekomstige rijopleiding in het Vlaams Gewest is weer een halve maat – ook weer typisch Belgisch – kan en moet veel professioneler. Wat er moet gebeuren wanneer het onvoorstelbare gebeurt, krijgt nog steeds geen aandacht bij welke rijopleiding dan ook. Het gedrag na het ongeval is eveneens een aspect waarover men zou kunnen nadenken met betrekking tot het aanrijdingsformulier.

België scoort zeer slecht op het vlak van verkeersveiligheid en van vluchtmisdrijf, zoals al werd uiteengezet in deze commissie. Het staat op hetzelfde schavotje als Polen en het Verenigd Koninkrijk wat vluchtmisdrijf betreft. Op het vlak van verkeersveiligheid kan het Verenigd Koninkrijk wel aanzienlijk betere cijfers voorleggen, maar de aanpak van vluchtmisdrijf is er wel veel te zwak. Op het vlak van verkeersveiligheid is Nederland uiteraard een gidsland.

Een recente Nederlandse studie bevestigt niettemin dat verkeersdelinquentie minder streng wordt bestraft dan gemeenrechtelijke delinquentie, wat OVK al jaren op empirische basis stelt. Toch is het straffenarsenaal voldoende, hetgeen rechters ook bevestigen. Zij willen het ook aanwenden, alleen is het geen algemene praktijk. De banalisering van verkeersdelinquentie is een probleem en nochtans is het opleggen en uitvoeren van straffen toch niet zo moeilijk. Ook de uitwisseling van gegevens zou iets vlotter kunnen.

Ten aanzien van het parket, dat maatregelen als vrijheidsberoving, voorlopige hechtenis kent, attendeert de spreker op het feit dat het werkelijk de moeite loont om een chauffeur die bij een aanrijding betrokken was en vluchtmisdrijf heeft gepleegd eens bij de kraag te vatten om concreet te achterhalen wat er gebeurd is tijdens de 24 uur die aan het incident zijn voorafgegaan. Ten behoeve van het onderzoek is het perfect legaal om iemand tijdelijk vast te houden; voorlopige hechtenis is helemaal geen straf, maar een maatregel. Een snelle procesvoering is wenselijk en lukt in Frankrijk, dan kan het ook in België.

Un délit de fuite est généralement lié à la mauvaise foi (intoxication alcoolique, intoxication par drogues ou autres raisons) ou – et c’est typiquement belge – à la “panique”. Si une personne panique en cas d’accident, on est quand même en droit de s’interroger sur son aptitude psychologique à “l’automobilisme” – car outre la conduite automobile, il existe aussi d’autres formes de mobilité. La circulation fait d’ailleurs plus de victimes que la guerre. La future formation à la conduite en Région flamande est une nouvelle fois une demi-mesure – ce qui aussi typiquement belge – et pourrait et devrait être beaucoup plus professionnelle. Aucune formation à la conduite ne se penche sur ce qui doit se faire lorsque l’inconcevable se produit. Le comportement après l’accident est également un aspect auquel on pourrait réfléchir dans le cadre du formulaire de déclaration d’accident.

La Belgique affiche de très mauvais résultats en matière de sécurité routière et de délits de fuite, comme déjà exposé dans cette commission. Elle est logée à la même enseigne que la Pologne et le Royaume-Uni en ce qui concerne les délits de fuite. En termes de sécurité routière, le Royaume-Uni présente certes des chiffres nettement meilleurs, mais la lutte contre les délits de fuite y est beaucoup trop faible. Dans le domaine de la sécurité routière, les Pays-Bas font naturellement office d’exemple.

Une étude néerlandaise récente confirme toutefois que la délinquance routière est punie moins sévèrement que la délinquance de droit commun, ce que l’asbl PEVR constate déjà depuis des années sur base empirique. L’arsenal répressif est pourtant suffisant, ainsi que le confirment les juges. Ceux-ci sont disposés à y recourir, mais il ne s’agit pas d’une pratique généralisée. La banalisation de la délinquance routière est un problème. Or, il n’est pas si difficile d’infliger des peines et de les faire appliquer. L’échange de données pourrait également être optimisé.

L’orateur tient à souligner à l’intention du parquet, qui connaît des mesures comme la privation de liberté, la détention préventive, qu’il est vraiment utile d’interpeller un chauffeur qui a commis un délit de fuite à la suite d’un accident pour découvrir ce qui s’est passé concrètement durant les 24 heures qui ont précédé l’incident. Il est parfaitement légal de priver temporairement une personne de sa liberté pour les besoins de l’enquête; la détention préventive n’est pas une peine, mais une mesure. L’orateur plaide pour une procédure rapide. Si la France est parvenue à mettre en place une telle procédure, notre pays doit pouvoir faire de même.

De gesel van het vluchtmisdrijf kan nu te lijf worden gegaan. Op het vlak van het rijverbod kunnen meer inspanningen worden geleverd. Rijverbod is geen vrijheidsstraf, maar een maatregel ter bescherming van de maatschappij (cf. internering).

Artikel 9 van het aangehaalde wetsvoorstel (*supra*) stelt: "Onttrekt zich niet aan de verplichting ter plaatse te blijven, de persoon die zich van de plaats van het ongeval verwijdt nadat de politie hem meedeelde niet ter plaatse te zullen komen om dienstige vaststellingen te doen."

Hoe gaat de betrokkene bij een ongeval bewijzen dat de politie niet ter plaatse komt?

Het voorstel tot resolutie (*supra*) wordt gesteund. Het gaat er inderdaad om de straffen werkelijk aan te wenden: er gebeuren dagelijks twaalf letselgevallen waarbij een betrokkene vluchtmisdrijf pleegt. Dit is een beschavingsprobleem.

De verbeurdverklaring van een voertuig wordt slechts in extreme gevallen uitgesproken. Sommige sprekers schermen met het absolute eigendomsrecht, terwijl in extreme gevallen een voertuig overeenkomt met hetgeen in een assisenzaak een wapen wordt genoemd en dat ook verbeurd kan worden verklaard. Het probleem dat de leasingmaatschappijen opwerpen, lijkt een pervers gevolg van de bedrijfswagen. Zouden zij geen voorstellen kunnen doen? Het is immers aangetoond dat geleasede wagens sneller en agressiever rijden. De baten en de lasten moeten worden gedeeld, en de leasingmaatschappijen hebben een bepaalde verantwoordelijkheid, waar zij niet onderuit kunnen. Misschien kunnen zij wat voorzichtiger zijn bij het toekennen van een leasing, bijvoorbeeld. Het voertuig dat hun eigendom is, beschouwen zij als hun enige garantie. Toch belet hen niets om bijkomende waarborgen te vragen. Het is niet nodig om de Grondwet in te roepen, er bestaan voldoende oplossingen. Waarom zouden zij geen steentje bijdragen tot de nodige cultuuromslag op de Belgische wegen? Dit is wat de groep verkeerslachtoffers, die niet mag worden vergeten, vragen.

On peut à présent s'attaquer au fléau que constituent les délits de fuite. Des efforts supplémentaires pourraient être fournis concernant l'interdiction de conduire, qui n'est pas une peine privative de liberté, mais une mesure de protection de la société (tout comme l'internement).

L'article 9 de la proposition de loi évoquée ci-dessus dispose: "Toute personne qui s'éloigne du lieu de l'accident après que la police lui a communiqué qu'elle ne se rendrait pas sur place afin de procéder aux constatations utiles ne se soustrait pas à cette obligation de rester sur place."

Comment une personne impliquée dans un accident pourra-t-elle apporter cette preuve?

L'orateur soutient la proposition de résolution évoquée ci-dessus. En effet, il est important que les peines soient appliquées réellement: sur douze accidents avec lésions corporelles qui se produisent chaque jour, il y a un délit de fuite. Il s'agit d'un problème de civilisation.

La confiscation d'un véhicule n'est prononcée que dans des cas extrêmes. Certains orateurs brandissent le droit absolu de propriété, alors que dans les cas extrêmes, un véhicule correspond à ce qui est considéré comme une arme dans un procès d'assise et qui peut également être confisqué. Le problème soulevé par les sociétés de leasing semble être un effet pervers des voitures de société. Ces sociétés ne pourraient-elles pas faire des propositions? Il a été démontré en effet que les conducteurs de voitures en leasing roulent plus rapidement et de façon plus agressive. Les coûts et les bénéfices doivent être partagés et les sociétés de leasing ont une certaine responsabilité à laquelle elles ne peuvent se dérober. Peut-être pourraient-elles par exemple faire preuve de plus de prudence lors de l'octroi d'un leasing. Elles considèrent le véhicule qui leur appartient comme leur seule garantie. Cela ne les empêche toutefois pas de demander des garanties supplémentaires. Il n'est pas nécessaire d'invoquer la Constitution, il existe suffisamment de solutions. Pourquoi ne pourraient-elles pas contribuer au changement de culture nécessaire sur les routes belges? C'est en tout cas ce que demandent les victimes, qui ne peuvent pas être oubliées.

7. Schriftelijk advies van mevrouw Sabine Langenbick, substituut van de procureur des Konings, Parket West-Vlaanderen

1. Wetsvoorstel (Jef Van den Bergh, Franky Demon) tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de verbeurdverklaring en immobilisering van voertuigen betreft, nr. 1820/1 tot 3. (Voortzetting). (Rapporteur: Marcel Cheron)

Het afschaffen van de eigendomsvereiste bij de verbeurdverklaring van voertuigen door de rechtbank zal m.i. tot gevolg hebben dat het aantal verzetsprocedures van de eigenaars ter goeder trouw, die hun voertuig zien verbeurd verklaard worden, zal toenemen. De eigenaar is immers geen partij in de aanvankelijke zaak en kan zich dan ook niet verweren op de verbeurdverklaring. Hij zal slechts na vonnis bij de uitvoering ervan geconfronteerd worden met de verbeurdverklaring en zal zich op dat ogenblik via een verzetsprocedure terug tot de rechter wenden om de verbeurdverklaring op te heffen.

De verbeurdverklaring van een voertuig is thans ook mogelijk indien de eigenaar mede vervolgd wordt op basis van art. 32 of 49 van de wet over de politie van het wegverkeer (WPW) (toevertrouwen van een voertuig aan een persoon zonder rijbewijs of die stuurt spijs verval). Het lijkt mij eerder wenselijk dat ook uit te breiden naar art. 37, 2° WPW en 37bis § 1, 3° WPW (toevertrouwen van een voertuig aan een persoon die geïntoxiceerd is of zich onder invloed van verdovende middelen bevindt).

Het herleiden van het op te leggen verval tot drie maanden i.p.v. de thans voorziene zes maanden is een goede zaak. In de praktijk wordt thans door de rechtspraak, indien de verbeurdverklaring geschiedt op basis van art. 51 WPW, geen rekening gehouden met de vereiste om 6 maanden verval op te leggen, vermits dit artikel anders geen reden van bestaan zou hebben (zie ook STINCKENS Kathleen, T.Pol., De verbeurdverklaring... illusie of werkbaar instrument, 2010, nr. 1, p.30-38).

Daarnaast lijkt het mij eerder aangewezen om de mogelijkheden voor het Openbaar Ministerie om een voertuig te immobiliseren (art. 58 bis WPW) uit te breiden. Thans is dit enkel mogelijk wegens een inbreuk op art. 30 en 48 WPW (sturen zonder rijbewijs – sturen spijs onmiddellijke intrekking van het rijbewijs – sturen spijs verval), terwijl de verbeurdverklaring van het voertuig door de rechter in veel meer gevallen mogelijk is. Indien het voertuig voorafgaandelijk niet werd geïmmobiliseerd door het parket is het meestal al verdwenen op datum

7. Avis écrit de Mme Sabine Langenbick, substitue du procureur du Roi, Parquet de Flandre occidentale

1. Proposition de loi (Jef Van den Bergh, Franky Demon) modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne la confiscation et l'immobilisation des véhicules, n° 1820/1 à 3. (suite). (Rapporteur: Marcel Cheron)

La suppression de la condition de propriété pour la confiscation du véhicule par le tribunal entraînera, à mon avis, une augmentation du nombre de procédures d'opposition des propriétaires de bonne foi dont le véhicule sera confisqué. En effet, le propriétaire n'étant pas partie dans l'affaire initiale, il ne pourra pas s'opposer à la confiscation. Il ne sera confronté à la confiscation qu'après le jugement, lors de son exécution, et il s'adressera alors au juge à ce moment là, dans le cadre d'une procédure d'opposition, afin d'obtenir l'annulation de ladite confiscation.

La confiscation du véhicule est aujourd'hui également permise si le propriétaire est aussi poursuivi en vertu de l'article 32 ou 49 de la loi relative à la police de la sécurité routière (fait de confier un véhicule à une personne sans permis de conduire ou qui conduit en dépit d'une déchéance du droit de conduire). Il me semble préférable d'élargir aussi ce principe aux articles 37, 2°, et 37bis § 1^{er}, 3°, de la loi relative à la police de la sécurité routière (fait de confier un véhicule à une personne intoxiquée ou sous l'influence de substances stupéfiantes).

La réduction de la déchéance du permis de conduire à trois mois plutôt qu'aux six mois actuellement prévus est une bonne chose. En pratique, la jurisprudence ne tient pas compte aujourd'hui de l'exigence d'infliger six mois de déchéance, si la confiscation a lieu en vertu de l'article 51 de la loi relative à la police de la sécurité routière, étant entendu que cet article serait sinon dépourvu de raison d'être (voir également STINCKENS Kathleen, T. Pol., La confiscation du véhicule... Instrument réaliste ou illusoire?, 2010, n° 1, p. 30-38).

Par ailleurs, il me semble plutôt indiqué d'étendre les possibilités dont dispose le ministère public pour immobiliser un véhicule (art. 58bis LPCR). Actuellement, il ne peut ordonner l'immobilisation qu'en cas d'infraction aux articles 30 et 48 de la LPCR (conduite sans permis de conduire – conduite en dépit du retrait immédiat du permis de conduire – conduite en dépit d'une déchéance du droit de conduire), alors qu'un juge peut ordonner la confiscation du véhicule dans bien plus de cas. Si le véhicule n'a pas été préalablement immobilisé

van verbeurdverklaring. Ik meen dan ook dat de uitbreiding van de mogelijkheden tot immobilisering door het O.M. als beveiligingsmaatregel veel doeltreffender is. Het voertuig wordt onmiddellijk na de strafbare gedraging minstens voor een tijdje uit het verkeer gehaald en het O.M. krijgt de mogelijkheid om de eventuele strafbare gedraging van de eigenaar te onderzoeken.

Art. 58 bis WPW voorziet eveneens dat de immobilisering als beveiligingsmaatregel dient op te worden gehouden, wanneer de overtreder een geldig rijbewijs kan voorleggen of het verval van het recht tot sturen teneinde is. In de praktijk blijft het voertuig bij recidivisten geïmmobiliseerd m.h.o.o. verbeurdverklaring door de rechtbank. De voorwaarde van art. 58bis § 3, al.2 WPW zou dan ook beter geschrapt worden, minstens zou aan het O.M. de mogelijkheid moeten worden gelaten om de immobilisering te handhaven m.h.o.o. verbeurdverklaring, ook na einde van het verval.

De verbeurdverklaring per equivalent lijkt mij in de praktijk weinig haalbaar. Hoe kan een rechter de waarde van een voertuig, dat hij niet heeft gezien, ramen? Daarenboven dient te worden vastgesteld dat het merendeel van de geldboetes niet wordt betaald, laat staan dat de verbeurdverklaarde bedragen zullen worden betaald.

Daarenboven dient men rekening te houden met het recente arrest van het Grondwettelijk Hof waarin werd gesteld dat de verplichte verbeurdverklaring een schending uitmaakt in zoverre ze afbreuk doet aan de financiële toestand van de persoon aan wie ze is opgelegd. Deze rechtspraak zou wel eens naar analogie kunnen toegepast worden op de verbeurdverklaringen van voertuigen in verkeerszaken.

2. Voorstel van resolutie (Jef Van den Bergh, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu) voor het bestrijden van vluchtmisdrijf, nr. 2147/1 tot 3. (Voortzetting). (Rapporteur: Daphné Dumery)

Geen opmerking wat betreft de resolutie voor het bestrijden van het vluchtmisdrijf, behalve wat betreft punt 14. ANPR – camera's zijn camera's voor nummerplaattherkenning en geven geen beelden dienstig voor het bewijs van vluchtmisdrijf. De camera's scannen de nummerplaten van voorbijrijdende wagens en controleren in de gekoppelde databanken of de nummerplaat om één of andere reden gezocht wordt (keuring, verzekering, verval).

par le parquet, il a généralement déjà disparu le jour de la confiscation. J'estime dès lors qu'étendre les possibilités d'immobilisation offertes au ministère public serait une mesure de sécurité bien plus efficace. Le véhicule serait immédiatement retiré de la circulation, du moins temporairement, en cas de comportement punissable, et le ministère public pourrait ensuite enquêter sur cet éventuel comportement punissable du propriétaire du véhicule.

L'article 58bis de la LPCR prévoit également la levée de l'immobilisation comme mesure de sûreté lorsque le contrevenant est en mesure de présenter un permis de conduire valable ou lorsque la déchéance du droit de conduire arrive à son terme. En pratique, les véhicules des récidivistes restent immobilisés pour permettre au tribunal de procéder à la confiscation. Par conséquent, il serait indiqué de supprimer la condition visée à l'article 58bis, § 3, alinéa 2 de la LPCR. Il conviendrait du moins de permettre au ministère public de prolonger l'immobilisation du véhicule en vue sa confiscation, y compris après l'expiration de la déchéance du droit de conduire.

La confiscation par équivalent ne me paraît pas faisable en pratique. Comment un juge pourrait-il estimer la valeur d'un véhicule qu'il n'a jamais vu? En outre, il convient de constater que la majorité des amendes ne sont pas payées. Il en serait de même pour les montants confisqués.

Par ailleurs, il convient de tenir compte d'un arrêt récent de la Cour constitutionnelle indiquant que la confiscation obligatoire constitue une infraction en ce qu'elle porte atteinte à la situation financière de la personne à qui elle est infligée. Cette jurisprudence pourrait également s'appliquer par analogie aux confiscations de véhicules en matière de roulage.

2. Proposition de résolution (Jef Van den Bergh, Daphné Dumery et Sabien Lahaye-Battheu) visant à lutter contre le délit de fuite, n° 2147/1 à 3. (Continuation). (Rapporteuse: Daphné Dumery)

Pas d'observations concernant la proposition de résolution visant à lutter contre le délit de fuite, sauf pour ce qui est du point 14. Les caméras ANPR sont destinées à la reconnaissance des plaques d'immatriculation. Elles ne fournissent pas d'images susceptibles de servir de preuve en cas de délit de fuite. Ces caméras scannent les plaques d'immatriculation des voitures qui défilent devant elles et contrôlent dans les banques de données auxquelles elles sont reliées si celles-ci sont recherchées pour quelque motif que ce soit (contrôle technique, assurance, déchéance du droit de conduire).

3. Wetsvoorstel (Karin Temmerman, David Geerts) tot wijziging van de regelgeving met het oog op een betere aanpak van de problematiek van de vluchtmisdrijven, nr. 1761/1. (Voortzetting). (Rapporteur: Daphné Dumery)

Ik acht het verhogen van het minimumverval voor vlucht met gekwetsten van drie maanden naar 1 jaar niet nuttig. Het is de rechter mogelijk om thans een dergelijk verval op te leggen indien hij dat, rekening houdend met alle elementen van het dossier, verantwoord acht. De minima verhogen geven m.i. blijk van een wantrouwen in het oordeel van de rechters.

Een oude man die met de pedaal van zijn fiets een voetganger raakt en na een woordenwisseling weggrijdt, ook dat is vlucht met gekwetsten. Indien dergelijke zaak om één of andere reden op zitting komt, is de rechter thans al verplicht om een verval van drie maanden met theoretisch, praktisch en psychologisch examen op te leggen. Het minimum verhogen naar 1 jaar is buiten proportie en zal leiden tot absurde vonnissen die de geloofwaardigheid van justitie niet ten goede komen.

Het nut van de aanpassing van art. 42 WPW ontgaat mij. Het levenslang verval wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid is een veiligheidsmaatregel die door de rechter kan worden opgelegd n.a.v. een veroordeling wegens een overtreding van de politie over het wegverkeer (wegcode of WPW).

Indien de bedoeling van de aanpassing is om personen, die niet rijgeschikt zijn, onmiddellijk uit het verkeer te halen, dan dient een strafbaarstelling te worden gekoppeld aan art. 24 WPW. Dat artikel voorziet thans dat de houder van een Belgisch rijbewijs dit moet inleveren bij de overheid binnen de 4 dagen nadat hij kennis krijgt van een reden van ongeschiktheid. Aan dit artikel is geen strafbepaling gekoppeld, zodat het ook niet afdwingbaar is.

Als het openbaar ministerie thans kennis krijgt, via familie of huisarts, van een persoon die niet meer rijgeschikt is, dient zij (of de politie) te wachten tot betrokkene een overtreding begaat, om dan vervolgens zijn rijbewijs onmiddellijk in te trekken voor 15 dagen, de verlenging van de onmiddellijke intrekking te vorderen en ondertussen een gerechtsdeskundige aan te stellen om de rijgeschiktheid van betrokkene te onderzoeken.

Indien art. 24 WPW afdwingbaar zou zijn, dan zou het openbaar ministerie, bij kennisname van een rijongeschiktheid, een medisch attest kunnen opvragen

3. Proposition de loi (Karin Temmerman, David Geerts) modifiant la réglementation en vue d'améliorer la lutte contre les délits de fuite, n° 1761/1. (Continuation). (Rapporteuse: Daphné Dumery)

Je juge inutile de faire passer de trois mois à un an le délai de déchéance minimum applicable en cas de délit de fuite en présence de blessés. Le juge a déjà actuellement la possibilité d'infliger une telle déchéance s'il l'estime justifié au vu de l'ensemble des éléments du dossier. L'oratrice considère que le relèvement des minima témoigne d'une certaine méfiance à l'égard de l'appréciation des juges.

Un vieil homme qui heurte un piéton avec la pédale de son vélo et poursuit sa route après une altercation se rend également coupable d'un délit de fuite en présence de blessés. Dans l'état actuel de la législation, si une telle affaire est portée devant les tribunaux pour une raison ou pour une autre, le juge est tenu de prononcer une déchéance de trois mois assortie de l'obligation de passer un examen théorique, pratique et psychologique. Le relèvement de ce délai minimum à un an est disproportionné et risque d'entraîner des jugements absurdes qui mineront la crédibilité de la justice.

Je ne vois pas l'intérêt d'adapter l'article 42 de la LPCR. La déchéance à vie du chef d'incapacité physique ou psychique est une mesure de sécurité qui peut être imposée par le juge à la suite d'une condamnation du chef d'infraction à la police de la circulation routière (Code de la route ou LPCR).

Si l'objectif de la modification est de retirer immédiatement de la circulation les personnes qui ne sont pas aptes à conduire, il convient d'attacher une incrimination à l'article 24 LPCR. Cet article dispose actuellement que le titulaire d'un permis de conduire belge doit présenter son permis aux autorités endéans les 4 jours après avoir eu connaissance d'un motif d'incapacité. Aucune disposition pénale n'est liée à cet article, qui n'est dès lors pas contraignant.

Si le ministère public apprend via la famille ou le médecin traitant qu'une personne n'est plus apte à conduire, il (ou la police) doit attendre que la personne concernée commette une contravention, pour ensuite lui retirer immédiatement son permis pendant 15 jours, demander la prolongation du retrait immédiat et désigner dans l'intervalle un expert judiciaire pour examiner l'aptitude à la conduite de l'intéressé.

Si l'article 24 LCPR était contraignant, le ministère public pourrait demander un certificat médical au moment où il apprend l'incapacité de conduire d'une

en de betrokkene al dan niet d.m.v. dagvaarding voor de rechtbank dwingen om zijn rijbewijs af te geven.

Het verplicht opleggen van een bloedproef na een ongeval met gekwetsten met vluchtmisdrijf lijkt mij ook niet onmiddellijk nuttig. Indien de aanrijder kort na de feiten geïntercepteerd wordt, wordt de gewone alcoholprocedure gevolgd (ademtest – ademanalyse). Na verloop van tijd heeft dit nog weinig nut, vermits dan steeds wordt voorgehouden dat betrokkene intussentijd nog alcohol heeft geconsumeerd.

Een bloedproef zal hier niets aan veranderen.

Verhoging van de minimum boete voor niet-verzekering. Het is thans reeds mogelijk om hoge boetes op te leggen. Het verhogen van geldboetes heeft ook weinig zin als deze niet consequent geïnd worden.

Eerder dan de geldboetes te verhogen dient met de verzekeringsmaatschappijen onderhandeld te worden over betaalbare premies voor iedereen. Een persoon die zijn premie niet kan betalen en zonder verzekering rondrijdt, zal de hoge boete ook niet kunnen betalen.

4. Wetsvoorstel (Stefaan Van Hecke, Marcel Cheron, Anne Dedry, Wouter De Vriendt, Muriel Gerkens, Jean-Marc Nollet, Gilles Vanden Burre) tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat de straffen betreft, nr. 1927/1.

Zie hierboven.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) vraagt zich af of het alternatief voorstel de politierechter de mogelijkheid wil bieden het leasingcontract te verbreken en een verbod op te leggen aan de overtreder om een ander te kunnen afsluiten, of de sector erom verzoekt dat de politierechter dit ambsthalf doet.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) wenst te weten wat de procedure aangaande geleasde wagens waarvan de eigenaar, de leasingmaatschappij, niet in België is gevestigd. Welk verhaal heeft omgekeerd een Belgische leasingmaatschappij indien de overtreding in het buitenland wordt bestraft met de verbeurdverklaring van de auto?

personne et obliger cette dernière à remettre son permis de conduire au moyen, ou non, d'une citation à comparaître devant un tribunal.

Il ne me semble par contre pas vraiment utile d'imposer une prise de sang après un accident avec délit de fuite ayant entraîné des blessés. Si l'auteur de l'accident est intercepté peu après les faits, la procédure alcool normale sera suivie (test et analyse d'haleine). Après un certain temps, cette procédure ne présente que peu d'intérêts, à puisque l'on soutiendra toujours que l'intéressé a encore consommé de l'alcool entre-temps.

Une prise de sang n'y changera rien.

Augmentation du montant de l'amende minimale en cas de défaut d'assurance. Il est déjà possible actuellement d'infliger des amendes élevées. L'augmentation du montant des amendes a toutefois peu de sens, si celles-ci ne sont pas perçues systématiquement.

Au lieu d'augmenter le montant des amendes, il convient de négocier avec les compagnies d'assurances pour prévoir une prime abordable pour tous. Une personne qui ne peut payer cette prime et qui roule sans assurance, ne pourra pas non plus payer une amende élevée.

4. Proposition de loi (Stefaan Van Hecke, Marcel Cheron, Anne Dedry, Wouter De Vriendt, Muriel Gerkens, Jean-Marc Nollet, Gilles Vanden Burre) modifiant, en ce qui concerne les peines, la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, n° 1927/1.

Voir ci-dessus.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) se demande si la proposition alternative veut donner au juge de police la possibilité de rompre le contrat de leasing et d'interdire à l'auteur de l'infraction d'en conclure un autre, ou si le secteur demande que le juge de police le fasse d'office.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) s'informe sur la procédure relatives aux voitures en leasing dont le propriétaire, la société de leasing, n'est pas établi en Belgique. À l'inverse, quel recours a une société de leasing belge si l'infraction commise à l'étranger est sanctionnée par la confiscation du véhicule?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderstreept dat geen van de voorstellen waarvan hij de mede-indiener is, gericht is tegen de leasingsector. De doelgroep die moet worden aangepakt betreft wel degelijk de verkeerscriminelen. Die willen de politierechters zoveel mogelijk op een dwaalspoor brengen door voertuigen te gebruiken die onder andere namen zijn ingeschreven. Het voorstel beoogt wel degelijk de overtreder te treffen, niet een derde partij. De drugswet laat vandaag al toe alle instrumenten – waaronder auto's – die werden gebruikt voor het begaan van een drugsdelict, in beslag te nemen. Deze wettelijke mogelijkheid heeft de politierechter ook vandaag nog. De strijd tegen onverzekerd rijden woedt al tien jaar. De vraag is of vooruitgang wordt geboekt in deze strijd of niet. Moeten de boetes verhoogd worden? Licht het aan de handhaving?

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) vraagt of de federale politie heus iedere dag een file doorgestuurd krijgt van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds met mogelijk niet-verzekerde voertuigen, althans voertuigen voor dewelke na onderzoek geen verzekering werd geïdentificeerd.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

1. De heer De Ceuster

Over de uitbreiding van de bevoegdheid van de politierechter: thans kan de leasingmaatschappij het contract al verbreken en de wagen verkopen wanneer de voorwaarden ervan niet worden nageleefd. In casu betreft het echter overtredingen tegen de verkeersregels en niet noodzakelijk tegen de contractvoorwaarden. Daarom moet de mogelijkheid van de politierechter worden uitgebreid ten aanzien van de foute bestuurder, niet ten aanzien van de bonafide eigenaar.

Over het land van vestiging: De achtentwintig leasingmaatschappijen die lid zijn van de Belgische leasingvereniging zijn allen in België gevestigd. Theoretisch zou een buitenlandse leasingmaatschappij via het Europees paspoort ook contracten kunnen aanbieden op de Belgische markt. Dit is echter thans nog niet het geval.

Over een mogelijke verbeurdverklaring in het buitenland: er is één geval bekend waarbij een voertuig gedurende enkele maanden geïmmobiliseerd werd, maar niet verbeurdverklaard.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne qu'aucune des propositions dont il est le coauteur ne cible le secteur du leasing. Ce sont les criminels de la route qui sont ciblés. Ceux-ci veulent induire en erreur les juges de police en utilisant des véhicules immatriculés sous d'autres noms. La proposition vise bien à toucher l'auteur de l'infraction, pas un tiers. La loi relative aux drogues permet déjà aujourd'hui de saisir tous les instruments – véhicules compris – utilisés pour la commission d'un délit lié à la drogue. Cette possibilité légale reste aujourd'hui encore à la disposition du juge de police. Cela fait dix ans que la lutte contre la non-assurance a été engagée. La question est de savoir si l'on y enregistre des progrès ou pas. Faut-il majorer les amendes? Est-ce une question de répression?

Mme Isabelle Poncelet (cdH) demande si la police fédérale reçoit chaque jour du Fonds commun de garantie un fichier reprenant la liste des véhicules potentiellement non assurés, du moins des véhicules pour lesquels, après enquête, aucune assurance n'a été identifiée.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

1. M. De Ceuster

Concernant l'élargissement de la compétence du juge du tribunal de police: à l'heure actuelle, la société de leasing peut déjà rompre le contrat et vendre le véhicule lorsque les conditions du contrat ne sont pas respectées. En l'occurrence, il s'agit cependant d'infractions au code de la route et pas nécessairement aux conditions contractuelles. C'est pourquoi la possibilité du juge du tribunal de police doit être étendue à l'égard du conducteur fautif, non à l'égard du propriétaire de bonne foi.

Concernant le pays d'établissement: les vingt-huit sociétés de leasing membres de l'Association belge de Leasing sont toutes établies en Belgique. Théoriquement, une société de leasing étrangère pourrait également proposer des contrats sur le marché belge par le biais du passeport européen. Ce n'est cependant pas le cas à l'heure actuelle.

Concernant une éventuelle confiscation à l'étranger: il y a un cas connu où un véhicule a été immobilisé pendant plusieurs mois, mais pas confisqué.

2. De heer Van Gool

Het contract van de verplichte burgerlijke aansprakelijkheid wordt à 35 % door de klant – die steeds een bedrijf is – en à 65 % door de leasingmaatschappij – die er belang bij heeft dat haar asset goed is verzekerd – afgesloten. Op te merken valt ook dat het inschrijvingsbewijs niet steeds op naam van de leasingmaatschappij is opgemaakt zodat de rechter niet altijd weet wie de ware eigenaar is.

3. De heer Muyldermans

Wat de verplichte burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering betreft: Van de 8500 schadegevallen die bij het Gemeenschappelijk Waarborgfonds jaarlijks worden ingediend, wordt ten slotte slechts de helft behandeld, hetzij omdat het foute voertuig uiteindelijk toch verzekerd bleek te zijn, hetzij omdat het gesignaleerde voertuig uiteindelijk niet aansprakelijk bleek te zijn. Haast nooit gaat het hier om voertuigen van leasingmaatschappijen. Het gros van de schadegevallen betreft gewone autobezitters.

Wat de evolutie van het aantal onverzekerde voertuigen betreft: 2004 was een piekjaar met 9188 aangiften, maar sindsdien is het aantal aangiften met 3,5 % afgenomen. Het probleem is in België onder controle. Vijf à zes jaar geleden werd het aantal niet-verzekerde voertuigen geschat op 100 000, een aantal dat thans slechts nog rond 70 000 schommelt. Het aantal aanvragen bij het tarifieringsbureau, dat sinds 2003 werd opgericht, is met 10 % gestegen. Over een eventuele verhoging van de boetes om het aantal niet-verzekerde voertuigen terug te dringen, heeft het Gemeenschappelijk Waarborgfonds geen mening.

De eerste WAN-wet van 1 juli 1956 voorzag in een artikel 13 hetwelk bepaalde dat verzekeraars verplicht waren aan een centraal orgaan mededeling te geven van het bestaan van contracten, de opzegging, de schorsing en de schorsing van de waarborg. Na afloop van 16 dagen kon de verzekeraar dan niet-verzekering inroepen tegen het slachtoffer. Dat orgaan werd nooit opgericht, omdat niemand het wilde oprichten. Met de nieuwe WAN-wet van 21 november 1989 werd dat artikel 13 niet meer in aanmerking genomen. Het parlement heeft toen beslist dat het geen systeem wenste met een gegevensbank waarin de absolute waarheid zou staan, omdat men liever naar de contractuele situatie wil kunnen teruggrijpen.

Het gevolg is dat er een hiaat bestaat tussen de verzekeraar die de waarborg schorst en het contract opzegt en de verzekeringnemer die ervan overtuigd is dat hij nog steeds verzekerd is. Welke vorm de databank

2. M. Van Gool

Le contrat de la responsabilité civile obligatoire est conclu à 35 % par le client – qui est toujours une entreprise – et à 65 % par la société de leasing – qui a intérêt à ce que son actif soit bien assuré. Il est à remarquer que le certificat d'immatriculation n'est pas toujours établi au nom de la société de leasing, de sorte que le juge ne sait pas toujours qui est le vrai propriétaire.

3. M. Muyldermans

Concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile: sur les 8500 sinistres introduits annuellement auprès du Fonds commun de garantie, seule la moitié est finalement traitée, soit parce que le véhicule fautif était finalement quand même assuré, soit parce que le véhicule signalé n'était finalement pas responsable. Il ne s'agit presque jamais en l'occurrence de véhicules de sociétés de leasing. Le gros des sinistres concerne des propriétaires de voiture ordinaires.

En ce qui concerne l'évolution du nombre de véhicules non assurés, 2004 a été une année record, avec 9 188 déclarations, mais ce nombre a depuis lors diminué de 3,5 %. Le problème est sous contrôle en Belgique. Il y a cinq à six ans, le nombre de véhicules non assurés était estimé à 100 000. Il se situe aujourd'hui autour de 70 000. Les demandes adressées au bureau de tarification créé en 2003 ont augmenté de 10 %. Le Fonds commun de garantie n'a pas d'avis quant à la question de savoir s'il s'indiquerait d'augmenter les amendes pour réduire le nombre de véhicules non assurés.

La première loi RC-automobile du 1^{er} juillet 1956 prévoyait un article 13 disposant que les assureurs étaient tenus de communiquer à un organe central l'existence de contrats, leur résiliation, leur suspension et la suspension de la garantie. À l'expiration d'un délai de 16 jours, l'assureur pouvait opposer la non-assurance à la victime. Cet organe n'a jamais été créé, parce que personne n'a voulu le faire. La nouvelle loi RC-automobile du 21 novembre 1989 a laissé tomber cet article. Le Parlement a décidé, à l'époque, qu'il ne voulait pas d'un système de banque de données indiquant la vérité absolue, parce que l'on préférerait pouvoir se référer à la situation contractuelle.

Il en résulte une compréhension différente du contrat entre l'assureur qui suspend la garantie et met fin au contrat et le preneur d'assurance qui est convaincu d'être toujours assuré. Ce problème demeurera quelle

die men wil oprichten ook aanneemt, dit hiaat zal een probleem blijven.

Als de wetgever nu wat anders wil, gaat hij radicaal in tegen de bestaande regels (*infra*).

Een toestand waarbij aan de ene kant een gigantische gegevensbank wordt opgericht en aan de andere kant tegelijkertijd naar de contractuele situatie wordt teruggegrepen is uit den boze. Men kan niet het ene en het andere willen, want op den duur raakt niemand er nog wijs uit.

De Belgische cultuur staat in ieder geval een beetje haaks op dat idee. Belgen houden niet van zo'n systeem en willen graag nog discussie kunnen voeren. In de praktijk gebeurt het dus dat een verzekeraar een waarborg schorst of het contract opzegt, daarbij de voorwaarden van de wet van 4 april 2014 op de verzekeringen niet naleeft, en dat de verzekeringnemer kan aantonen dat zijn contract nog geldig is en dat hij nog verzekerd is, wat een gegevensbestand ook mag beweren. Tot nu toe is dat de wil van de wetgever.

4. De heer Peeters

Het aantal vluchtmisdrijven ligt hoog (70 000 per jaar voor ongevallen met stoffelijke schade, 4 000 met lichamelijk letsel), met dien verstande dat het door de politie gehanteerde begrip "vluchtmisdrijf" afwijkt van de juridische definitie van rechters. De politie definieert vluchtmisdrijf als het feit waarbij "een van de partijen vertrokken is zonder dat daartoe een aanleiding bestaat". Het aantal vluchtmisdrijven blijft na een sterke stijging in de voorgaande jaren stabiel. Vluchtmisdrijf heeft te maken met het willen verheimelijken van de realiteit wegens:

- rijden onder invloed van drugs of alcohol;
- geen autokeuring hebben uitgevoerd;
- geen rijbewijs bezitten;
- een rijverbod;
- het zich bevinden op een ongewone plaats waar men niet gezien wil zijn;
- niet verzekerd rijden.

que soit la forme de la banque de données que l'on souhaite créer.

Si le législateur souhaite à présent procéder autrement, il va radicalement à l'encontre des règles existantes (*infra*).

Cela n'a pas de sens, d'une part, de créer une gigantesque banque de données et, d'autre part, de se référer en même temps à la situation contractuelle. On ne peut pas vouloir l'un et l'autre, car à la longue, tout le monde finit par s'y perdre.

La culture belge est un peu en porte-à-faux avec cette idée. Les Belges n'aiment pas ce genre de système et veulent encore pouvoir discuter. En pratique, il arrive donc qu'un assureur suspende une garantie ou résilie le contrat, en ne respectant pas les conditions de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, et que le preneur d'assurance puisse démontrer que son contrat est encore valable et qu'il est encore assuré, quoi qu'un fichier de données puisse indiquer. Telle est jusqu'à présent la volonté du législateur.

4. M. Peeters

Le nombre de délits de fuite est élevé (70 000 par an pour ce qui est des accidents entraînant des dommages matériels, 4 000 en ce qui concerne ceux entraînant des dommages corporels), étant entendu que la notion de "délit de fuite" retenue par la police s'écarte de la définition juridique appliquée par les juges. La police définit le délit de fuite comme le fait, pour l'une des parties, d'avoir quitté les lieux sans raison. Le nombre de délits de fuite reste stable après avoir connu une augmentation importante au cours de ces dernières années. Les personnes qui commettent un délit de fuite tentent de dissimuler de cette façon:

- qu'elles conduisaient en état d'ivresse ou sous l'influence de drogues;
- qu'elles n'ont pas présenté leur véhicule au contrôle technique;
- qu'elles ne possèdent pas de permis de conduire;
- qu'elles sont sous le coup d'une interdiction de conduire;
- qu'elles se trouvaient à un endroit particulier où elles ne voulaient pas être vues;
- qu'elles conduisaient sans être assurées.

Omdat voorkomen beter is dan te gaan zoeken, werden suggesties gedaan, om in te zetten op factoren die aanleiding geven tot vluchten. De verzekeringsector is echter, want Assuralia is niet in staat om informatie mee te delen inzake de schorsings- en stopzettingsprocedure met betrekking tot de polissen, want elke verzekeraar bepaal dat zelf.

Het Waarborgfonds speelt een belangrijke rol bij het in orde krijgen van niet-verzekerden, want het ageert als een tussenpersoon alvorens de dossiers bij de politie belanden. De politie heeft beslist om bij een ANPR alert automatisch gevolg eraan te geven. Het ANPR-schild speelt ook een rol tegen de terreur. De politie zou graag over *real time* informatie kunnen beschikken met betrekking tot de contracten. Elk jaar worden 30 000 voertuigen aan de kant gezet die niet verzekerd rijden – dus 1/3 als men de gegevens van de heer Muyldermans in beschouwing neemt. Dit is te weinig voor de solidariteit.

Wanneer het Waarborgfonds een nummerplaat aan de federale politie overzendt, krijgt die een rode mededeling: “geen huidige maatschappij gevonden”, zonder dat de politie kan weten sinds wanneer het voertuig niet verzekerd is. De GOKA-databank inzake autokeuring geeft “geldigheidsdatum overschreden sedert...” met vermelding van een exacte datum. Wanneer de politie optreedt, doet zij dat ook op basis van routinecontroles, niet alleen aan de hand van de gegevens van het Waarborgfonds. Bij elke verzekeringscontrole wordt het verzekeringsdocument gevraagd, zo werd beslist. Door het samplingtoestellen tijdens de BOB-periode worden personen vaak in een kassasysteem gestopt; er wordt dan een sampling afgenomen en de personen kunnen doorrijden, zonder controle van de documenten. Met het nieuwe nationale veiligheidsplan, wordt een standaardverkeerscontrole ingevoerd, waarbij altijd op zijn mist het rijbewijs, de verzekering en de inschrijving worden gecontroleerd. De politie hanteert een heilige Drievuldigheid voor het verkeer: van de 30 000 bovenvermelde personen rijdt de helft zonder rijbewijs, verzekering en keuringsbewijs.

Wanneer de politie informatie krijgt dat iemand niet verzekerd is, wordt tijdens de eerste maand nagekeken wie de persoon is. Misschien krijgt die wel het voordeel van de twijfel, of wordt een pv van waarschuwing geredigeerd om de zaak actief te kunnen opvolgen. Voor bijkomende handelingen in de periode van 1 à 3 maanden hangt de politie af van de beslissing van de lokale parketten. In de periode tot 3 maanden valt te betwijfelen of de polis geschorst is. Gebeurt de controle tijdens de kantooruren, dan kan de politie de verzekeraar

Étant donné que mieux vaut prévenir que devoir rechercher l’auteur des faits, des suggestions ont été formulées pour agir sur les facteurs qui sont à l’origine des délits de fuite. Le secteur des assurances manque toutefois de transparence. En effet, Assuralia n’est pas en mesure de communiquer des informations concernant la procédure de suspension et de cessation des polices, car chaque assureur prend ses propres décisions en la matière.

Le fonds de garantie joue un rôle important dans la remise en règle des personnes non assurées car il joue le rôle d’intermédiaire avant la transmission des dossiers à la police. La police a décidé de donner suite automatiquement aux alertes ANPR. Le bouclier ANPR joue également un rôle dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. La police souhaiterait pouvoir disposer d’informations en temps réel à propos des contrats. Chaque année, 30 000 véhicules non assurés sont immobilisés, soit un tiers si l’on considère les données de M. Muyldermans. C’est trop peu pour la solidarité.

Lorsque le fonds de garantie transmet un numéro de plaque à la police fédérale, une communication libellée “compagnie actuelle non trouvée” apparaît en rouge sans que la police puisse savoir depuis quand le véhicule concerné n’est pas assuré. La banque de données GOCA concernant le contrôle technique indique et mentionne une date exacte. Lorsque la police intervient, c’est sur la base de contrôles de routine, et pas seulement à partir des données du fonds de garantie. Il a été décidé de demander le certificat d’assurance lors de chaque contrôle d’assurance. Au cours de la période BOB, les personnes sont souvent placées dans un système de caisse par les appareils d’échantillonnage. Un échantillon est alors prélevé et les conducteurs peuvent continuer leur route sans que leurs documents soient contrôlés. Le nouveau plan national de sécurité a introduit un contrôle de la circulation standardisé portant, au minimum, sur le permis de conduire, le certificat d’assurance et l’immatriculation. La police applique la règle de la Sainte Trinité à la circulation: sur les 30 000 personnes mentionnées plus haut, la moitié circule sans permis de conduire, assurance, ni contrôle technique.

Lorsque la police est informée qu’un conducteur n’est pas assuré, au cours du premier mois, l’identité de cette personne est vérifiée. Elle bénéficie parfois du bénéfice du doute ou un procès-verbal d’avertissement est établi pour que l’affaire puisse être suivie activement. Pour les actes complémentaires, au cours d’une période d’un à trois mois, la police dépend de la décision des parquets locaux. Au cours de la période allant jusqu’à trois mois, il n’est pas sûr que la police d’assurance a été suspendue. Si le contrôle a lieu durant les heures

contacteren, daarbuiten geeft dat problemen en kan de politie overgaan tot een vermoeden van niet-verzekering, waarbij dan een pv wordt opgesteld. Het voertuig wordt in beslag genomen en pas teruggegeven wanneer de eigenaar binnen 15 dagen (eventueel 30 of 45 dagen) een bewijs van verzekering komt tonen en het bewijs levert dat de takel- en stallingkosten werden vergoed. In het andere geval wordt het dossier overgezonden aan het parket en de vervolging is streng. Soms worden niet-verzekerde voertuigen vrijwillig afgestaan op het moment van de controle, omdat bijvoorbeeld de waarde van het voertuig te gering is en de bestuurder weet dat hij zijn voertuig niet kan verzekeren. Staat hij het voertuig niet af, dan wordt het voor de politie een klus, omdat het parket vraagt om de eigenaar op te sporen als hij nadien niet opdaagt. Bovendien is het voertuig vaak ook waardeloos.

De informatie in de databank van de politie is gebrekkig: wanneer geen verzekeringsmaatschappij wordt gevonden, moet het operationeel lid contact opnemen met de verzekeringsmaatschappij om na te gaan of de persoon nog een verzekering heeft of niet.

Tussen het niet betalen van een premie en het aannemen van een voertuig bij het Waarborgfonds verlopen ongeveer 2 à 3 maanden. Een drietal grote verzekeringsmaatschappijen sturen een veertiental dagen voor de vervaldatum van het contract een betalingsherinnering, wanneer niet betaald werd. Vervolgens wordt, een vijftien dagen later, een aangetekende brief verzonden. Vijftien dagen tot een maand later vertrekt een nieuwe aangetekende brief, waarin wordt aangekondigd dat de polis wordt geschorst. Ten slotte wordt, 2 à 3 maanden na het onbetaald blijven van de premie, aangetekend gemeld dat de polis wordt geschorst of stopgezet. Zolang duurt de grijze zone en controle is slechts mogelijk als de eigenaar van het voertuig toevallig tijdens de kantooruren wordt gecontroleerd. Het tijdsverloop tussen het Waarborgfonds bedraagt zes maanden, want het gaat kijken of het kenteken bij de DIV geschrapt is – wat drie maanden kan duren, aangezien men drie maanden tijd heeft om zijn kenteken af te staan. Pas dan kunnen de verschillende databanken kruiselings worden gecontroleerd. Verzekeringsmaatschappijen hebben ook nog eens een maand de tijd om de polis stop te zetten en dat te melden aan het Waarborgfonds. Vervolgens komen twee maanden actieve opvolging. Alles bij elkaar duurt het negen maanden vooraleer de politie volledig geautomatiseerd te weten komt dat de kans zeer groot is dat de eigenaar van een voertuig niet is verzekerd.

Real time informatie is van belang: wanneer iemand niet-verzekerd is en aan de kant wordt gezet, wil de politie die persoon uit het verkeer. Zij horen daar niet,

de bureau, la police peut contacter l'assureur, mais en dehors de ces heures, la situation est plus problématique et la police peut présumer un défaut d'assurance et établir un procès-verbal. Dans ce cas, le véhicule est saisi et il n'est restitué que si le propriétaire présente une preuve d'assurance dans les quinze jours (éventuellement dans les 30 ou 45 jours), et apporte la preuve du paiement des frais de remorquage et de garde. Dans le cas contraire, le dossier est transmis au parquet et les poursuites sont sévères. Parfois, les véhicules non assurés sont volontairement cédés lors du contrôle, par exemple parce que la valeur du véhicule est trop faible et que le conducteur sait qu'il ne peut pas assurer son véhicule. Si le conducteur ne cède pas son véhicule, les choses sont plus compliquées pour la police car le parquet demande de rechercher le propriétaire s'il ne se présente pas ultérieurement. De plus, le véhicule est alors souvent sans valeur.

Les informations contenues dans la base de données de la police sont lacunaires: lorsqu'aucune compagnie d'assurances n'est trouvée, le membre opérationnel doit prendre contact avec la compagnie d'assurances afin de vérifier si la personne a encore une assurance ou pas.

Entre le non-paiement d'une prime et la notification d'un véhicule auprès du Fonds de garantie s'écoulent environ 2 à 3 mois. Trois grandes compagnies d'assurances envoient un rappel de paiement une quinzaine de jours avant l'échéance du contrat, lorsque le paiement n'a pas été effectué. Ensuite, une lettre recommandée est envoyée quinze jours plus tard. Quinze jours à un mois plus tard, une nouvelle lettre recommandée est envoyée annonçant que la police est suspendue. Enfin, 2 à 3 mois après le défaut de paiement de la prime, une lettre recommandée annonce que la police est suspendue ou qu'il y est mis fin. Telle est la durée de la zone grise et un contrôle n'est possible que si le propriétaire du véhicule est fortuitement contrôlé pendant les heures de bureau. Le délai pour le Fonds de garantie est de six mois, car il va vérifier si le signe distinctif a été radié à la DIV – ce qui peut prendre trois mois, dès lors que l'on a un délai de trois mois pour renoncer à son signe distinctif. Ce n'est qu'alors que les différentes bases de données peuvent être contrôlées de façon croisée. Les compagnies d'assurances ont encore un mois supplémentaire pour mettre fin à la police d'assurance et d'en informer le Fonds de garantie. Succèdent ensuite deux mois de suivi actif. Globalement, il faut neuf mois avant que la police sache de façon totalement automatisée que le risque est très grand que le propriétaire d'un véhicule n'est pas assuré.

Il est important de disposer d'informations en temps réel: lorsqu'une personne est en défaut d'assurance, la police veut la retirer de la circulation. Elle n'y a pas

omdat zij de solidariteitsregels niet volgen. Het is niet prettig achter zijn rechten te moeten aanhollen, wanneer iemand een aanrijding heeft waarbij een niet-verzekerd voertuig betrokken is. Bedoeling van *real time* informatie is de toestand te kunnen regulariseren – wat indirect ook een impact heeft op vluchtmisdrijven –, maar ook kosten uit te sparen (geen nodeloze takelkosten) en efficiënt op te treden (geen onnodig oponthoud van de gecontroleerde persoon; controle buiten kantooruren).

Voor de politie komt doeltreffendheid op de eerste plaats. Zij heeft nood aan correcte en bijgewerkte informatie, want ongevallen en controles vinden ook buiten kantooruren plaats.

De strafmaat moet omhoog, maar ook de pakkans. De politie is bereid zich in te zetten, maar de spreker kan zijn personeel maar motiveren als die over juiste informatie kan beschikken en zich niet moet verantwoorden waarom een verzekerd voertuig werd getakeld. Het voorstel van resolutie (Jef Van den Bergh, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu) voor het bestrijden van vluchtmisdrijf (DOC 54 2147/001) biedt hierop een antwoord.

5. De heer Dupuis

Wat de sanctie betreft voor niet-verzekerd rijden (8 dagen gevangenisstraf tot 6 maanden, met mogelijkheid van verval van het recht tot sturen tot 5 jaar en verbeurdverklaring van het voertuig) is de procedure die gevolgd wordt overdag niet problematisch. Het gebeurt echter vaak dat de politiediensten het parket 's nachts opbellen, wanneer een voertuig niet in orde is. De magistraat met nachtdienst bevestigt dan de tijdelijke inbezitneming voor de duur van de controle, tot 's anderendaags tijdens de week, tot maandag tijdens het weekend.

Uiteraard is een betrouwbare en bijgewerkte databank met alle bestaande verzekeringsovereenkomsten wenselijk, omdat het kostbare tijdswinst oplevert en onnodig takelen van verzekerde voertuigen hierdoor wordt vermeden.

De rapporteur,

Emmanuel BURTON

De voorzitter,

Karine LALIEUX

sa place car elle ne respecte pas les règles de solidarité. Ce n'est pas gai de devoir courir après ses droits quand on a eu une collision dans laquelle est impliqué un véhicule non assuré. L'objectif de l'information en temps réel est de pouvoir régulariser la situation – ce qui a également un effet indirect sur les délits de fuite – mais aussi d'économiser des frais (pas de frais de remorquage inutiles) et d'intervenir efficacement (pas de contretemps pour la personne contrôlée; contrôle en dehors des heures de bureau).

Pour la police, c'est l'efficacité qui prime. Elle a besoin d'informations correctes et à jour, car les accidents et les contrôles se produisent également en dehors des heures de bureau.

Le taux de la peine doit être revu à la hausse, mais aussi le risque de se faire pincer. La police est disposée à faire le boulot, mais l'orateur ne peut motiver son personnel que si celui-ci dispose des bonnes informations et ne doit pas se justifier sur les raisons du remorquage d'un véhicule assuré. La proposition de résolution (Jef Van den Bergh, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu) visant à lutter contre le délit de fuite (DOC 54 2147/001) y apporte une réponse.

5. M. Dupuis

En ce qui concerne la sanction pour la conduite sans assurance (8 jours à 6 mois d'emprisonnement, avec la possibilité de déchéance du droit de conduire jusqu'à 5 ans et de confiscation du véhicule), la procédure suivie ne pose pas de problème pendant la journée. Il est toutefois fréquent que les services de police téléphonent la nuit au parquet, lorsqu'un véhicule n'est pas en ordre. Le magistrat de garde confirme alors la saisie temporaire pour la durée du contrôle, jusqu'au lendemain pendant la semaine et jusqu'au lundi pendant le week-end.

Il est évidemment souhaitable de disposer d'une banque de données fiable et actualisée reprenant tous les contrats d'assurances existants, parce que cela représente un gain de temps précieux et qu'on évite ainsi le remorquage inutile de véhicules assurés.

Le rapporteur,

Emmanuel BURTON

La présidente,

Karine LALIEUX

BIJLAGEN – ANNEXES



Kerncijfers politie 2014

TOTAAL	Met Vlucht	Zonder Vlucht	% Vlucht
Stoffelijke schade	70.419	65.220	51,92 %
Lichamelijk Letsel	4.416	37.183	10,62 %
Doden ter plaatse	26	597	4,17 %
Vlaams Gewest	Met Vlucht	Zonder Vlucht	% Vlucht
Stoffelijke schade	41.745	35.173	54,27 %
Lichamelijk Letsel	2.837	23.288	10,86 %
Doden ter plaatse	13	322	3,88 %
Waals Gewest	Met Vlucht	Zonder Vlucht	% Vlucht
Stoffelijke schade	19.088	24.660	43,63 %
Lichamelijk Letsel	1.036	10.719	8,81 %
Doden ter plaatse	10	258	3,73 %
Brussels Gewest	Met Vlucht	Zonder Vlucht	% Vlucht
Stoffelijke schade	9.586	5.387	64,02 %
Lichamelijk Letsel	543	3.176	14,60 %
Doden ter plaatse	3	17	15,00 %

*Vlucht: minstens één partij heeft plaats verlaten ≠ juridische term vluchtmisdrijf

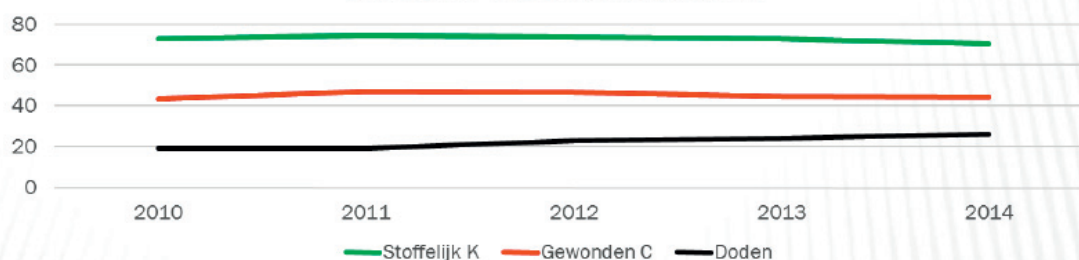
3



Kerncijfers politie evolutie 2010-2014

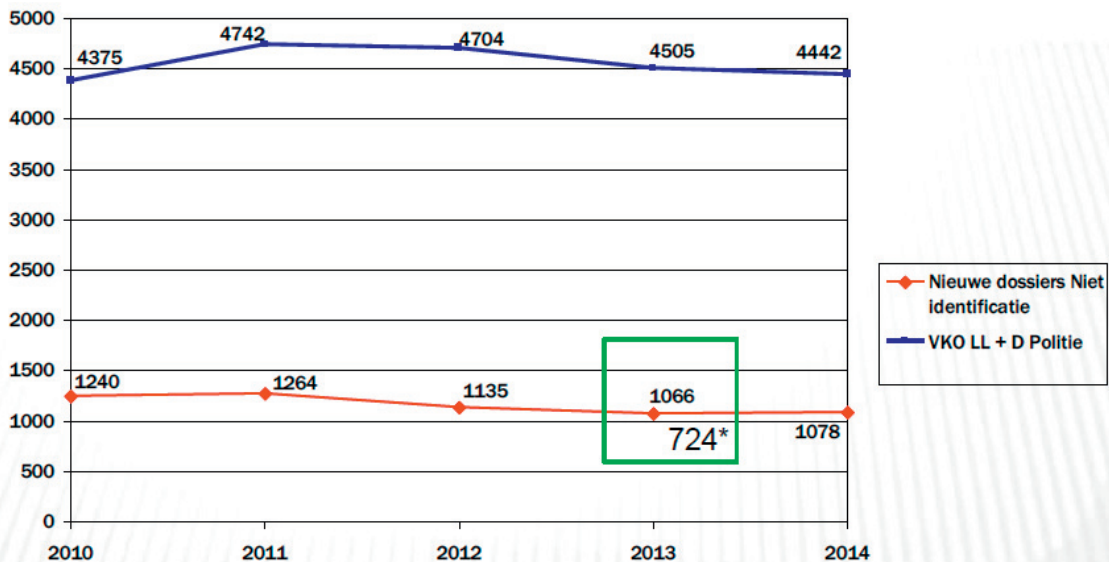
Vko Vlucht	2010	2011	2012	2013	2014
Stoffelijk	73.015	74.478	73.825	72.997	70.419
Gewonden	4.356	4.723	4.681	4.481	4.416
Doden	19	19	23	24	26

EVOLUTIE VLUCHTMISDRIJVEN





Cijfers politie versus waarborgfonds



*Veroordelingen 2013: SV 653 J. Van den Bergh



Vaststellingen



Niet verzekerde voertuigen

