

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 februari 2015

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met betrekking tot de totstandkoming van een
databank verkeersovertredingen met het oog
op het verbeteren van de verkeersveiligheid**

(ingediend door mevrouw Karin Temmerman)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 février 2015

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la création d'une banque de
données des infractions routières en vue
d'améliorer la sécurité routière**

(déposée par Mme Karin Temmerman)

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-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

België behoort tot de slechtste leerlingen van Europa wat betreft verkeersveiligheid. In West-Europa doet geen enkel ander land slechter. De cijfers liegen niet: in 2012 telde België 70 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ter vergelijking: in Nederland waren dat er 34, in Groot-Brittannië zelfs 29. Verhoudingsgewijs telde ons land dus dubbel zo veel verkeersdoden als Nederland. Ook Frankrijk en Duitsland scoorden beter met respectievelijk 56 en 44 doden per miljoen inwoners. Het Europees gemiddelde bedroeg 56 verkeersdoden per miljoen inwoners (Bron: *EU road accidents database*, CARE). Kortom, dat zijn cijfers waar we absoluut niet mee kunnen uitpakken.

Nochtans deed België het op vlak van verkeersveiligheid vroeger nog een stuk slechter. De voorbije tien jaar lieten bijna 10 000 personen het leven in het verkeer. Tijdens die periode is wel een gestage afname te merken. Zo vielen in 2004 nog 1162 verkeersdoden te betreuren. In 2013 is dat cijfer gedaald tot 720.

Ondanks de afname, is er nog een lange weg af te leggen. Ons land onderschreef de doelstellingen opgelegd door de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid. Men wil het aantal verkeersdoden beperken tot 630 in 2015 en 420 in 2020. Dat laatste komt neer op een halvering van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2010.

In 2014 was echter een stagnering van het aantal verkeersdoden te merken. In de eerste 9 maanden van 2014 werden slechts 2 verkeersdoden minder opgetekend dan in de eerste 9 maanden van 2013. 2015 lijkt zelfs voor een kentering te zorgen: de eerste drie dagen van 2015 vielen maar liefst 11 verkeersdoden op onze wegen. Na drie weken stond de teller zelfs al op 25. Op die manier dreigt 2015 het jaar van de verkeersonveiligheid te worden.

Uit studies van het BIVV blijkt dat het overgrote deel van de ongevallen te wijten zijn aan het rijgedrag van de chauffeurs. Infrastructurale gebreken zouden maar een beperkte rol spelen in het totale aantal ongevallen. Alcohol, overdreven snelheid en het niet dragen van de

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Belgique figure parmi les plus mauvais élèves européens en matière de sécurité routière. Aucun pays d'Europe occidentale n'enregistre de plus mauvais résultats. Les chiffres ne mentent pas: en 2012, la Belgique a dénombré 70 tués de la route par million d'habitants. À titre de comparaison: les Pays-Bas en ont déploré 34 et la Grande-Bretagne même 29. Proportionnellement, la route a donc tué deux fois plus dans notre pays qu'aux Pays-Bas. La France et l'Allemagne ont également enregistré de meilleurs résultats en déplorant respectivement 56 et 44 tués par million d'habitants. La moyenne européenne s'élevait à 56 tués de la route par million d'habitants (Source: *EU road accidents database*, CARE). Bref, voilà des chiffres dont nous ne pouvons absolument pas être fiers.

Pourtant, les résultats de la Belgique en matière de sécurité routière étaient encore bien pires par le passé. Au cours des dix dernières années, près de 10 000 personnes ont été tuées sur les routes. Il n'en demeure pas moins qu'une baisse constante s'observe au cours de cette période. C'est ainsi qu'en 2004, 1162 personnes ont encore perdu la vie sur les routes. En 2013, ce chiffre est tombé à 720.

En dépit de la baisse, il reste un long chemin à parcourir. Notre pays a souscrit aux objectifs imposés par les États généraux de la sécurité routière. Le but est de ramener le nombre de tués de la route à 630 en 2015 et à 420 en 2020. Ce dernier chiffre représente une réduction de moitié par rapport au nombre de tués dénombrés en 2010.

L'année 2014 a toutefois vu une stagnation du nombre de tués sur nos routes. Au cours des neuf premiers mois de 2014, on n'a déploré que deux tués de moins qu'au cours de la même période de 2013. L'année 2015 semble même marquer un tournant: au cours des trois premiers jours de 2015, pas moins de 11 personnes ont été tuées sur nos routes. Au bout de trois semaines, le compteur affichait déjà 25 victimes. Dans ces conditions, 2015 risque de devenir l'année de l'insécurité routière.

Il ressort de plusieurs études de l'IBSR que la grande majorité des accidents sont dus au comportement des conducteurs au volant. Les déficiences de l'infrastructure routière ne joueraient qu'un rôle limité dans le nombre total d'accidents. L'alcool, la vitesse

gordel zijn daarentegen de drie grootste doders in het verkeer. Zo zit bij 25 % van de dodelijke ongevallen de chauffeur dronken achter het stuur.

Wil België de doelstellingen van de staten generaal voor de Verkeersveiligheid halen dan is het in de eerste plaats van belang dat de automobilist zijn rijgedrag aanpast. De overheid speelt een essentiële rol in de beïnvloeding van dat rijgedrag. Sensibiliseren moet hand in hand gaan met controleren. Een verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans zal het verkeersgedrag op korte termijn gunstig beïnvloeden.

Meer controles hebben enkel effect wanneer daar doeltreffende sancties tegenover staan. Een effectief en correct vervolgingsbeleid is een essentieel onderdeel van een integraal verkeersveiligheidsbeleid.

En daar ontbreekt het ons land aan. Agenten en politierechters hebben onvoldoende zicht op het verkeersverleden van de automobilist. Oorzaak is de jarenlange achterstand op het vlak van informatisering. Dat vertaalt zich in de beperkte registratie van verkeersinbreuken en -overtredingen bij de politie, alsook in een gebrekkige uitwisseling van informatie tussen politie en justitie. De ergste verkeerscriminelen kunnen de verkeersovertredingen simpelweg blijven opstapelen door hun boete of onmiddellijke inning te betalen. De overtreding wordt vervolgens nergens bijgehouden.

Wanneer de verkeersrecidivist na het begaan van een volgende verkeersovertreding dan toch voor de politierechter moet verschijnen, heeft deze laatste helemaal geen zicht op het verkeersverleden van de beklaagde. Op die manier komen verkeersrecidivisten er al te vaak vanaf met te lage straffen.

Een stringent vervolgingsbeleid in kader van de verkeersveiligheid kan enkel tot stand komen indien de politie en het gerecht kunnen beschikken over een "databank verkeersovertredingen" waarmee zij op een efficiënte manier het verkeersverleden van de overtreder kunnen nagaan.

Justitie beschikt reeds over een volledig operationele databank, *Mammoet at Central Hosting* (MaCH), die parketten in staat stelt om alle verkeersinbreuken die sinds 1996 in heel het land zijn gepleegd op te zoeken. MaCH centraliseert alle gegevens uit gerechtelijke verkeersdossiers op het niveau van de politierechtbanken. Voor wat betreft de onmiddellijke inningen worden alleen de niet-betaalde en de gecontesteerde inningen

excessive et l'absence de port de la ceinture constituent en revanche les trois causes principales de décès sur les routes. C'est ainsi que, dans 25 % des accidents mortels, le conducteur est en état d'ébriété.

Si la Belgique entend atteindre les objectifs des états généraux de la sécurité routière, il importe avant tout que les automobilistes adaptent leur comportement au volant. Les autorités jouent un rôle essentiel lorsqu'il s'agit d'influencer le style de conduite. Sensibilisation et contrôles doivent aller de pair. L'augmentation de la probabilité objective et subjective de verbalisation influencera favorablement et à court terme le comportement au volant.

L'intensification des contrôles ne donne des résultats que lorsque des sanctions efficaces sont appliquées. Une politique de poursuite effective et correcte constitue un élément essentiel d'une stratégie intégrale en matière de sécurité routière.

Et c'est là que le bât blesse dans notre pays. Les agents et les juges de police ne disposent pas d'informations suffisantes sur les antécédents des automobilistes en matière de conduite. En cause, plusieurs années de retard en matière d'informatisation. Cela se traduit par un enregistrement limité des infractions de roulage de la part de la police, et par des manquements dans l'échange d'informations entre la police et la justice. Les pires criminels de la route peuvent continuer à accumuler les infractions de roulage en payant simplement leurs amendes ou en s'acquittant de la perception immédiate. L'infraction n'est alors plus consignée nulle part.

Si, après avoir commis une nouvelle infraction au Code de la route, le récidiviste doit tout de même comparaître devant le juge de police, ce dernier n'a aucune idée des antécédents du prévenu. C'est ainsi que des récidivistes en matière d'infractions de roulage s'en tirent trop souvent avec des peines légères.

La mise en œuvre d'une politique de poursuite rigoureuse dans le cadre de la sécurité routière n'est possible que si la police et la justice peuvent disposer d'une banque de données des infractions routières leur permettant de vérifier efficacement les antécédents de l'auteur d'une infraction routière.

La justice dispose déjà d'une base de données pleinement opérationnelle, à savoir *Mammoth at Central Hosting* (MaCH), qui permet aux parquets de rechercher toutes les infractions de roulage commises en Belgique depuis 1996. MaCH centralise toutes les données issues des dossiers judiciaires relatifs à la circulation au niveau des tribunaux de police. Pour ce qui est des perceptions immédiates, seules celles qui demeurent impayées et

geregistreerd in MaCH. Minnelijke schikkingen en boetes worden nergens bijgehouden.

De databank verkeersovertredingen vult dit hiaat op. Agenten en procureurs zullen voortaan beschikken over voldoende informatie om een verkeersovertreder te beoordelen op een correcte manier. Indien ze te maken hebben met een veelpleger, kan men deze sneller doorverwijzen naar de politierechtbank.

De databank verkeersovertredingen maakt zo een einde aan het perverse effect van onmiddellijke inningen, wat in essentie een inbreuk is op het gelijkheidsbeginsel. Verkeersonveilig gedrag wordt niet langer afgekocht. De aard en de frequentie van de overtreding worden de maatstaf voor doorverwijzing naar de politierechter, en niet langer de omvang van de portefeuille van de verkeersovertreder.

Verkeersrecidivisten komen zo sneller in het vizier van justitie. Bovendien krijgen politierechters meer armslag bij het bepalen van de strafmaat. De databank is het sluitstuk in de strijd tegen de verkeersdoden.

De databank verkeersovertredingen is bovendien een noodzakelijke stap tot de invoering van het rijbewijs met punten. In België bestaat er al 25 jaar lang een wettelijke basis voor, maar blijft het wachten op de uitvoering ervan. Nochtans heeft het rijbewijs met punten zijn effectiviteit al bewezen in 21 lidstaten, waaronder Frankrijk, Nederland en Duitsland. Ook het rijbewijs met punten is een essentieel onderdeel van een integraal verkeersveiligheidsbeleid.

Karin TEMMERMAN (sp.a)

celles qui ont été contestées sont enregistrées dans le système MaCH. Les transactions et amendes ne sont répertoriées nulle part.

La banque de données des infractions routières comble cette lacune. Les agents et les procureurs disposeront désormais d'informations suffisantes pour juger correctement l'auteur d'une infraction routière. S'ils ont affaire à un récidiviste, celui-ci peut être renvoyé plus rapidement devant le tribunal de police.

La banque de données des infractions routières met ainsi un terme aux effets pervers des perceptions immédiates, qui constituent par essence une violation du principe d'égalité. Il ne sera plus possible de payer pour éviter les poursuites liées à une conduite compromettant la sécurité routière. Désormais, une affaire sera renvoyée devant le juge de police en fonction de la nature et de la fréquence de l'infraction et non plus en fonction de la taille du portefeuille du contrevenant.

Les récidivistes seront ainsi plus rapidement repérés par la justice. Les juges de police bénéficieront d'une plus grande marge de manœuvre pour déterminer la peine. La banque de données est la clé de voûte de la lutte contre la mortalité routière.

La banque de données des infractions routières est en outre une étape nécessaire à l'introduction du permis de conduire à points. En Belgique, la base juridique de celui-ci existe déjà depuis 25 ans, mais sa mise en œuvre se fait toujours attendre. Le permis de conduire à points a pourtant déjà prouvé son efficacité dans 21 États membres, dont la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le permis de conduire à points est également un élément essentiel d'une politique de sécurité routière intégrale.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het nog steeds hoge aantal verkeersslachtoffers in België;

B. gelet op de vaststellingen dat alcohol, snelheid en het niet dragen van de gordel, de drie voornaamste doodsoorzaken zijn in het verkeer;

C. overwegende dat verkeersveiligheid een van de voornaamste bekommernissen is van de bevolking;

D. overwegende de verschillende beleidsengagementen die reeds werden geformuleerd op verschillende beleidsniveaus over de verbetering van de verkeersveiligheid;

E. gelet op de aanbevelingen van de federale Commissie voor de verkeersveiligheid;

F. overwegende de intentie van de federale regering om de straffen voor verkeersrecidivisten, in de strijd tegen de verkeersdoden, te verhogen;

G. gelet op de wet van 18 juli 1990 tot invoering van het rijbewijs met punten;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. actief te werken aan de ontwikkeling en totstandkoming van een databank verkeersovertredingen waarin alle verkeersinbreuken en -overtredingen, boetes, onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen worden geregistreerd;

2. een koppeling mogelijk te maken van de databank verkeersovertredingen met de MaCH-databank en de Kruispuntbank Rijbewijzen;

3. hiervoor binnen de zes maanden na de goedkeuring van deze resolutie een concreet plan uit te werken en dit voor te leggen aan het parlement;

4. verdere maatregelen uit te werken in de strijd tegen de verkeersdoden;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu le nombre toujours croissant de victimes d'accidents de la circulation en Belgique;

B. vu le constat selon lequel l'alcool, la vitesse et l'absence de port de la ceinture de sécurité sont les trois causes principales de mortalité routière;

C. considérant que la sécurité routière est l'une des préoccupations majeures de la population;

D. vu les divers engagements politiques ayant déjà été formulés à différents niveaux de pouvoir en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière;

E. vu les recommandations de la Commission fédérale pour la sécurité routière;

F. vu l'intention du gouvernement fédéral d'augmenter les sanctions à l'encontre des auteurs d'infractions de roulage récidivistes, dans le cadre de la lutte contre la mortalité routière;

G. vu la loi du 18 juillet 1990 instaurant le permis de conduire à points;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'œuvrer activement au développement et à la création d'une banque de données des infractions routières dans laquelle toutes les infractions de roulage, amendes, perceptions immédiates et transactions seront enregistrées;

2. de permettre la liaison entre la banque de données des infractions routières et la banque de données MaCH ainsi que la Banque-carrefour des permis de conduire.

3. d'établir à cet effet un plan concret dans les six mois à compter de l'approbation de la présente résolution et de le soumettre au parlement.

4. d'élaborer d'autres mesures dans le cadre de la lutte contre la mortalité routière;

5. na de totstandkoming van de databank verkeers-overtreding, de nodige stappen te zetten tot implemen-tatie van het rijbewijs met punten.

6 februari 2015

Karin TEMMERMAN (sp.a)

5. d'effectuer, après la création de la banque de données des infractions routières, les démarches nécessaires à la mise en œuvre du permis de conduire à points.

6 février 2015