

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 octobre 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à augmenter les chances de verbaliser
les chauffards récidivistes en interconnectant
la banque-carrefour des permis de conduire
avec le réseau ANPR**

(déposée par M. Joy Donné et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 oktober 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de verhoging van de pakkans
voor verkeersrecidivisten door een koppeling
van de kruispuntbank van rijbewijzen
met het ANPR-netwerk**

(ingediend door de heer Joy Donné c.s.)

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité routière nous concerne tous. Malgré les nombreux et importants efforts réalisés au cours des dernières décennies en vue d'accroître la sécurité routière, beaucoup de citoyens sentent instinctivement que nous sommes encore loin du compte. La diminution du nombre annuel de tués sur les routes semble provisoirement insuffisante pour atteindre l'objectif des campagnes "Go for Zero", à savoir plus aucun accident mortel d'ici 2050. Un petit groupe de pirates de la route continue d'être à l'origine d'une part disproportionnée de l'insécurité routière et est aussi responsable d'un nombre considérable de victimes sur les routes.

Grande étude autour de la récidive au volant

Le phénomène de la récidive au volant n'avait, jusqu'il y a peu, guère été étudié en Belgique. En 2019, l'institut VIAS a cependant publié les résultats d'une étude sur la base de données du Casier judiciaire central entre 1995 et 2013.¹ Chez l'ensemble des personnes condamnées pour des infractions routières, l'étude a examiné pour quels faits elles avaient précédemment été condamnées et combien de récidives avaient été constatées. Au total, les données de plus de 92 000 personnes et de près d'un million de délits routiers ont été passées au crible. C'est la plus grande étude nationale jamais réalisée sur le sujet.

Il est apparu que 45 % des conducteurs déjà condamnés pour avoir commis une infraction de roulage, soit presque un conducteur condamné sur deux, ont par la suite fait l'objet d'une nouvelle condamnation pour une infraction de roulage. Environ 30 % de ces récidivistes ont fait l'objet d'une deuxième condamnation durant la même année. Il s'agit toutefois d'une sous-estimation de la problématique réelle de la récidive dès lors qu'il s'agit uniquement des faits constatés par la police qui étaient suffisamment graves pour donner lieu à une nouvelle condamnation.

Les conducteurs condamnés à une déchéance du droit de conduire sont les conducteurs condamnés qui récidivent le plus souvent et le plus rapidement. Quatre-vingt-six pour cent des conducteurs condamnés à une déchéance du droit de conduire ont de nouveau

¹ R. NIEUWKAMP et P. SILVERANS, *Actif des récidivistes au volant – Une étude sur la récidive au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central*, Bruxelles: l'institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière, 2019, https://www.vias.be/publications/De%20kerfstok%20van%20verkeersredivisten/Actif_des_r%C3%A9cidivistes_au_volant.pdf.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Verkeersveiligheid belangt ons allen aan. Ondanks de grote inspanningen die de voorbije decennia door zovelen zijn geleverd om tot méér verkeersveiligheid te komen, voelen vele burgers instinctief aan dat we er nog lang niet zijn. De daling van het jaarlijks aantal verkeersdoden lijkt voorlopig onvoldoende om het objectief van de "Go for Zero"-campagnes te bereiken, namelijk géén verkeersdoden meer tegen 2050. Een kleine groep weggiraten blijft voor een onevenredig groot deel van de verkeersonveiligheid zorgen én is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de verkeersslachtoffers.

Grote studie rond verkeersredivide

Het fenomeen recidive in het verkeer in België werd tot voor kort nog niet vaak bestudeerd. In 2019 publiceerde VIAS Institute echter de resultaten van een studie op basis van gegevens van het Centraal Strafrechtregister tussen 1995 en 2013.¹ Van alle personen die veroordeeld werden voor verkeersgerelateerde feiten werd bekeken welke eerdere veroordelingen ze hadden opgelopen en hoeveel nieuwe recidiveveroordelingen er werden geregistreerd. In totaal gaat het over gegevens van meer dan 92 000 personen en bijna 1 miljoen verkeersmisdrijven. Daarmee is dit de grootste studie ooit rond verkeersredivide in België.

Van alle bestuurders die veroordeeld werden voor een verkeersmisdrijf bleek 45 %, bijna één op de twee dus, naderhand nogmaals veroordeeld voor een verkeersinbreuk. Ongeveer 30 % van die recidivisten liep binnen het jaar een tweede veroordeling op. Dit is nog een onderschatting van de werkelijke problematiek van recidivisme, aangezien het dus enkel gaat over feiten die zijn vastgesteld door de politie en zwaar genoeg waren om opnieuw tot een veroordeling te leiden.

Bestuurders die veroordeeld zijn tot een verval van het recht tot sturen recidiveren het vaakst en het snelst in vergelijking met andere veroordelingen. 86 % van degenen die veroordeeld zijn tot een verval van recht tot sturen raakten daarna nog eens veroordeeld. Van die

¹ R. NIEUWKAMP en P. SILVERANS, *De kerfstok van verkeersovertreders – Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafrechtregister*, Brussel, Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019.

été condamnés par la suite et 55 % d'entre eux l'ont été durant la même année. La durée moyenne entre la première infraction et la récidive s'élève à un peu plus de deux ans (769 jours). Dix pour cent des récidivistes condamnés à une déchéance du droit de conduire ont fait l'objet d'au moins 21 nouvelles condamnations! Il semblerait donc qu'il existe un noyau dur d'irréductibles criminels de la route qui persistent à se moquer des règles et des condamnations.

Pour les infractions telles que la conduite sous influence (60 %) et le délit de fuite (56 %), les chiffres de la récidive sont moins élevés.

Un tiers des conducteurs condamnés pour conduite sous influence (34 %) ont ultérieurement fait l'objet d'une seule nouvelle condamnation. Cependant, 10 % de ces récidivistes ont fait l'objet d'au moins huit nouvelles condamnations.

Une probabilité suffisamment élevée de verbaliser les contrevenants et une exécution des peines rapide et efficace sont essentielles pour renforcer la lutte contre la récidive au volant.

Le projet Mercurius

Un élément crucial pour pouvoir lutter contre la récidive en renforçant le risque de se faire prendre est évidemment de connaître à tout instant le statut actualisé du permis de chaque conducteur. Il est à peine croyable qu'avant juin 2020, les patrouilles de police sur le terrain n'étaient généralement pas en mesure d'identifier en temps réel les conducteurs sous le coup d'une interdiction de conduire de longue durée.

La loi du 14 avril 2011 portant des dispositions diverses a permis de créer une nouvelle banque-carrefour des permis de conduire au SPF Mobilité et Transports. La création de cette banque de données centrale a permis à la Belgique de se conformer aux exigences européennes en matière de permis de conduire² et de faciliter le contrôle et le traçage des contrevenants. Les échanges entre les services concernés (SPF Mobilité, centres d'examen, autorités communales, police, parquet et tribunaux) devraient *in fine* être entièrement numérisés et rationalisés.

Pour optimiser l'alimentation de cette banque de données et l'accès à cette dernière, de nombreuses modifications ont dû être apportées à l'infrastructure informatique, aux processus organisationnels et à l'échange de données. Toutes ces opérations s'inscrivent dans le cadre du "projet Mercurius".

² Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

groupe est 55 % binnen het jaar opnieuw veroordeeld. De gemiddelde tijd tot recidive is iets meer dan twee jaar (769 dagen). 10 % van de recidivisten die veroordeeld is voor een verval van recht tot sturen, heeft ten minste 21 nieuwe veroordelingen! Dat lijkt dus een harde kern te zijn van hardleerse verkeerscriminelen, die de regels én veroordelingen telkens opnieuw maar aan hun laars blijven lappen.

Voor inbreuken zoals rijden onder invloed (60 %) en vluchtmisdrijf (56 %) liggen de recidivecijfers lager.

Eén derde van die recidivisten voor rijden onder invloed (34 %) heeft één nieuwe veroordeling gehad. Toch kreeg 10 % van de recidivisten op dat vlak op zijn minst 8 nieuwe veroordelingen.

Een voldoende hoge pakkans om verkeersovertreders te betrappen en een snelle en efficiënte strafuitvoering zijn essentieel om het probleem van verkeersrecidive verder aan te pakken.

Mercurius-project

Een cruciaal element om recidive met een hogere pakkans te kunnen bestrijden is natuurlijk de kennis, op elk moment, van de actuele staat van het rijbewijs van iedere bestuurder. Het is vrij moeilijk te bevatten, maar tot in juni 2020 hadden politiepatrouilles op het terrein doorgaans geen *realtime* zicht op wie een langdurig rijverbod heeft.

De wet houdende diverse bepalingen van 14 april 2011 zorgde voor de oprichting van een nieuwe kruispuntbank van de rijbewijzen binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. Met dit centrale dataplatform kwam België tegemoet aan de Europese verplichtingen voor rijbewijzen² en kon de controle op en de tracering van overtredders vergemakkelijken. De uitwisseling tussen de verschillende betrokken diensten (FOD Mobiliteit, de examencentra, gemeentebesturen, politie, parket en rechtbanken) zou dan finaal volledig digitaal en gestroomlijnd moeten verlopen.

Het optimaliseren van voeding en ontsluiting van deze databank vergde heel wat aanpassingen aan IT-infrastructuur, organisatieprocessen en gegevensuitwisseling. Deze hele operatie werd het Mercurius-project gedoopt.

² Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs.

Depuis plusieurs dizaines d'années, toutes les informations concernant les interdictions de conduire ou les déchéances du droit de conduire imposées par un juge sont enregistrées dans la banque de données "MaCH" de la Justice. Depuis 2017, cette banque de données établit un lien direct avec la banque-carrefour des permis de conduire du SPF Mobilité et transports. Depuis 2017, les communes ont en outre la possibilité de consulter les informations relatives aux déchéances de droits mais, jusqu'il y a peu, cette possibilité n'était pas offerte aux agents de police. Les échanges d'informations concernant les restrictions judiciaires relatives aux permis de conduire avec les forces de police sur le terrain se faisaient encore nécessairement par téléphone (uniquement pendant les heures de bureau) ou par lettre ou courrier électronique.

Ce n'est qu'en juin 2020 que le projet Mercurius est devenu largement opérationnel. Depuis lors, tout agent peut instantanément contrôler les interdictions de conduire sur son ordinateur fixe ou portable, dans le combi, en consultant une plateforme numérique. Tout conducteur sous le coup d'une interdiction de conduire peut désormais immédiatement être retiré de la circulation et il lui est interdit de reprendre la route.

Dans un premier temps, le portail numérique donnera accès aux interdictions de conduire de courte durée imposées par la police même, aux retraits immédiats du permis de conduire et aux déchéances du droit de conduire infligées par le tribunal. Ultérieurement, la police aura aussi directement accès aux résultats des examens et des enquêtes éventuels en vue d'une réintégration. À terme, l'agent disposera ainsi de l'ensemble des interdictions de conduire et des épreuves complémentaires imposées. La police fédérale centralisera en outre ces données dans une application que l'agent pourra consulter à l'aide de son smartphone.

Premiers résultats de la banque de données Mercurius

Les premiers résultats sur le terrain peuvent être qualifiés de remarquables.³ Entre le 18 juin et le 20 août 2020, les services de police ont effectué en moyenne pas moins de 700 consultations par jour dans le système. Il est ressorti de ces consultations que 16,5 % des conducteurs étaient connus comme étant sous le coup d'une déchéance du droit de conduire. Leur voiture a été enlevée sur-le-champ et a fait l'objet de la pose d'un sabot. Cette proportion de 16,5 % peut sembler élevée mais ne signifie pas automatiquement qu'un conducteur sur six circule sur nos routes en étant sous le coup d'une

³ <https://www.hln.be/nieuws/binnenland/7-600-bestuurders-met-rijverbod-uit-verkeer-gehaald-dankzij-mercurius-databank-a16af6bf/>

Alle informatie over rijverboden of de vervallenverklaringen van het recht tot sturen opgelegd door een rechter is reeds decennia beschikbaar in de databank "MaCH" van Justitie. Deze databank maakt inmiddels sinds 2017 een rechtstreekse link met de kruispuntbank van de rijbewijzen. Gemeenten hadden vanaf 2017 meteen ook al de mogelijkheid om de informatie omtrent de vervallenverklaringen rechtstreeks digitaal te consulteren, maar voor een politieagent was dit tot voor kort nog niet mogelijk. De informatie-uitwisseling over rechterlijke beperkingen omtrent rijbewijzen met de politiediensten op het terrein verliep noodgedwongen nog steeds via telefoon (enkel tijdens de kantooruren) of per brief of e-mail.

Pas in juni 2020 was het Mercurius-project grotendeels operationeel. Agenten kunnen sindsdien via een digitaal platform eindelijk de uitgesproken rijverboden ogenblikkelijk zelf nakijken op hun desktop of laptop in de combi. Wanneer een bestuurder een rijverbod lopen heeft, zal hij voortaan onmiddellijk uit het verkeer kunnen worden gehaald en worden ontzegd om nog verder rijden met zijn voertuig.

In een eerste fase geeft het digitaal portaal toegang tot de korte rijverboden opgelegd door de politie zelf, de onmiddellijke intrekkingen van het rijbewijs en het verval van het recht op sturen opgelegd door de rechtbank. In een volgende fase zal de politie ook rechtstreeks toegang krijgen tot de resultaten van de eventuele herstelexamens en herstelonderzoeken. Op termijn krijgt de agent zo een volledig zicht op alle rijverboden en de bijkomende proeven die zijn opgelegd. De federale politie zal deze gegevens daarenboven ook nog centraliseren in een app die de agent kan raadplegen via zijn smartphone.

Eerste resultaten Mercurius

De eerste resultaten op het terrein zijn opmerkelijk te noemen.³ Tussen 18 juni en 20 augustus 2020 voerden politiediensten dagelijks gemiddeld een kleine 700-tal bevragingen in het systeem in. Daarvan blijkt 16,5 procent van de bestuurders gekend voor een verval van het recht tot sturen. De auto wordt dan onmiddellijk getakeld of krijgt een wielklem. Die 16,5 procent lijkt een hoog cijfer, maar dat betekent niet automatisch dat gemiddeld één op de zes bestuurders op onze wegen rondrijdt terwijl die eigenlijk een rijverbod of rijverval heeft. Soms vonden de bevragingen plaats in het kader

³ <https://www.hln.be/nieuws/binnenland/7-600-bestuurders-met-rijverbod-uit-verkeer-gehaald-dankzij-mercurius-databank-a16af6bf/>

interdiction de conduire ou d'une déchéance du droit de conduire. Les consultations ont parfois eu lieu dans le cadre de contrôles aléatoires, mais très souvent, un nom n'a été encodé dans le système qu'à l'occasion d'un accident ou parce que le conducteur avait fait preuve d'une conduite suspecte. Chaque conducteur qui a été contrôlé au cours de cette période par les services de police n'a certainement pas fait l'objet d'une vérification dans le système.

Pour autant, ces résultats sont préoccupants. Il semble en tout état de cause qu'un groupe important de conducteurs circulent de manière illicite sur la voie publique. Il semble dès lors justifié de continuer à examiner comment nous pouvons empêcher encore plus efficacement et rapidement ces criminels de la route de prendre part à la circulation.

Vers une probabilité de détection encore accrue

Il est particulièrement problématique, dans l'état actuel des choses, que les services de police doivent en règle générale d'abord interpellier le conducteur avant de pouvoir effectivement contrôler le statut du permis de conduire.

Une meilleure utilisation du réseau de caméras ANPR pourrait considérablement améliorer le contrôle effectif par les services de police.

En collaboration avec le ministère public, il est aussi déjà possible aujourd'hui de détecter des conducteurs sous le coup d'une interdiction de conduire ou d'une déchéance du droit de conduire grâce à des caméras ANPR fixes ou mobiles en les enregistrant dans une banque de données de référence (ou "liste noire"). Pour le moment, les corps locaux n'introduisent dans leur liste noire locale que les numéros de plaque de leur zone dont ils ont été informés par le parquet que les titulaires sont sous le coup d'une interdiction de conduire ou d'une déchéance du droit de conduire. Cet encodage est toutefois réalisé manuellement. Il en résulte souvent des pertes de temps. En outre, il faut qu'il existe une volonté de la part de la zone de police d'affecter du personnel et des moyens à cette tâche. Qui plus est, seules les caméras ANPR déployées dans la zone de police proprement dite détecteront un numéro de plaque signalé.

La banque de données Mercurius étant aujourd'hui pleinement active, on pourrait envisager une interconnexion avec le réseau ANPR au niveau national, et ce, tant pour les recherches statiques et rétroactives que pour le suivi en temps réel - ce qui permettrait d'intercepter plus rapidement et de façon plus adéquate les personnes qui conduisent un véhicule alors qu'elles n'en

van willekeurige controles, maar heel vaak werd een naam pas in het systeem ingevoerd naar aanleiding van een ongeval of omdat de bestuurder verdacht rijgedrag vertoonde. Zeker niet elke bestuurder die in die periode door de politiediensten gecontroleerd werd, werd in het systeem gecheckt.

Toch zijn deze resultaten zorgwekkend. Er lijkt toch alleszins een grote groep bestuurders rond te rijden die eigenlijk niet op de openbare weg thuishoren. Daarom lijkt het verantwoord om verder te onderzoeken op welke wijze we deze verkeerscriminelen nog beter en sneller uit het verkeer kunnen halen.

Naar een nóg betere pakkans

Een groot pijnpunt bij de huidige stand van zaken is dat de politiediensten de bestuurder meestal eerst staande moeten houden alvorens zij daadwerkelijk de staat van het rijbewijs kunnen controleren.

Een betere inschakeling van het ANPR-cameranetwerk zou de daadwerkelijke handhaving door politiediensten aanzienlijk kunnen verbeteren.

In samenwerking met het openbaar ministerie kunnen vandaag de dag ook al bestuurders met een lopend rijverbod of rijverval worden opgespoord via vaste of mobiele ANPR-camera's door dezen in een referentiedatabank (of zogeheten blacklist) op te nemen. Momenteel voeren lokale korpsen in hun lokale blacklist enkel de nummerplaten van hun zone in waarvan ze door het parket op de hoogte gesteld worden dat er een rijverbod of rijverval lopende is. Die invoer gebeurt echter manueel. Vaak is er dus tijdverlies, en de politiezone moet personeel en middelen willen inzetten om dat te doen. En enkel de ANPR-camera's in de politiezone zelf zullen een "hit" geven wanneer een geseinde nummerplaat langsrijdt.

Nu de databank van Mercurius volop actief is, zou kunnen gedacht worden aan koppeling met het ANPR-netwerk op nationaal niveau, zowel een koppeling voor statische, retroactieve bevestigingen, als een *realtime* koppeling om bestuurders die zich eigenlijk niet de baan op mogen begeven, sneller en adequater te kunnen onderscheppen. Een automatisch in real time aanvullen

ont pas le droit. Le système serait bien plus performant si tous les numéros d'immatriculation dont le titulaire fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire étaient introduits automatiquement et en temps réel dans la liste noire nationale. Cela permettrait aux services de police de mener des actions plus ciblées dans le cadre desquelles une caméra ANPR fixe ou mobile pourrait par exemple filtrer à l'avance, grâce aux plaques d'immatriculation, les véhicules dont il est probable que le conducteur est frappé à ce moment d'une déchéance du droit de conduire. Une patrouille située un peu plus loin pourrait alors retirer ces véhicules de la circulation afin de contrôler l'identité des conducteurs et de vérifier s'ils sont en possession d'un permis de conduire valide.

L'étude précitée de VIAS (2019) suggère elle-même explicitement cette interconnexion:

"Sur la base de ces profils, il ressort essentiellement que la conduite malgré une déchéance présente le risque de récidive le plus élevé. Ces résultats peuvent aider les responsables politiques à réfléchir sur la façon dont nous pouvons veiller à ce qu'un conducteur ne puisse pas commettre d'autres infractions (de roulage) après le retrait de son permis de conduire. En outre, on peut notamment réfléchir à l'application, en associant la plaque d'immatriculation du véhicule/des véhicules d'un conducteur dont le permis de conduire est retiré aux caméras ANPR afin de vérifier, via un contrôle mobile, si le conducteur est en possession d'un permis de conduire valable. Il est important d'y accorder une attention particulière du fait que le retrait du permis de conduire peut être considéré comme l'une des dernières mesures de protection de la société contre les conducteurs dangereux. Il s'avère aujourd'hui que la récidive rapide et fréquente de ces conducteurs ne soulève que la question de savoir si la société est bel et bien protégée."

En vertu de la loi sur la fonction de police⁴, les ministres de l'Intérieur et de la Justice peuvent, chacun dans le cadre de leurs compétences, par directive générale et contraignante publiée au *Moniteur belge*, déterminer les mesures adéquates, pertinentes et non excessives relatives à l'interconnexion ou la corrélation des banques de données techniques ANPR et de toutes les autres banques de données auxquelles les services de police ont accès par ou en vertu de la loi ou de traités internationaux liant la Belgique. Cette directive tient compte des critères de temps, d'espace et de fréquence des interconnexions et corrélations. Elle détermine au moins l'autorité qui permet ce genre de mesures, ainsi que les banques de données qui peuvent être connectées entre elles.

⁴ Art. 44/4, § 6, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, *Moniteur belge*, 22 décembre 1992, 27 124.

van de nationale blacklist met alle nummerplaten waaraan een rijverval gelinkt is, zal natuurlijk weer heel wat méér mazen in het net dichten. Het zal de politiediensten toelaten gerichtere acties op het getouw te zetten, waarbij bijvoorbeeld een vaste of mobiele ANPR-camera al vooraf aan de hand van de nummerplaten de voertuigen kan uitfilteren waar er een grotere kans bestaat dat de bestuurder op dat ogenblik vervallen is van het recht op sturen. Iets verderop kan een patrouille dan die voertuigen uit het verkeer halen om de identiteit en staat van rijbewijs van de bestuurders verder te controleren.

De hogergenoemde studie van VIAS uit 2019 suggereert trouwens zélf expliciet die koppeling:

"Op basis van deze profielen valt vooral op dat rijden spijs verval de grootste kans op recidive kent. Deze bevinding kan van belang zijn voor beleidsmakers om na te denken hoe we ervoor kunnen zorgen dat eens dat het rijbewijs is afgenomen, de bestuurder geen andere (verkeers)misdrijven kan plegen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan handhaving waarbij het kenteken van het voertuig/de voertuigen van een bestuurder wiens rijbewijs is ingetrokken wordt gekoppeld aan de ANPR-camera's om via een mobiele controle na te gaan of de bestuurder in het bezit is van een geldig rijbewijs. Het is van belang om hier aandacht aan te besteden aangezien het intrekken van het rijbewijs kan gezien worden als één van de laatste maatregelen om de maatschappij te beschermen tegen gevaarlijke bestuurders. Nu blijkt dat deze bestuurders snel en vaak recidiveren is het maar de vraag of de maatschappij daadwerkelijk wordt beschermd?"

Op basis van de wet op het Politieambt⁴ kunnen de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie, elk binnen het kader van hun bevoegdheden, bij algemene en bindende richtlijn gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*, de toereikende, ter zake dienende en niet overmatige maatregelen bepalen met betrekking tot de koppeling of correlatie van de technische ANPR-gegevensbanken en alle andere gegevensbanken waartoe de politiediensten toegang hebben door of krachtens de wet of internationale verdragen die België binden. Deze richtlijn dient rekening te houden met criteria inzake tijd, ruimte en frequentie van de koppelingen en correlaties. Zij wijst minstens de overheid aan die dit soort maatregelen toestaat, alsook de gegevensbanken die onderling kunnen worden verbonden.

⁴ Art. 44/4, § 6 van de wet 5 augustus 1992 op het Politieambt, *BS* 22 december 1992, 27 124.

L'interconnexion visée entre les banques de données Mercurius et les banques de données ANPR pourrait toutefois nécessiter encore de nombreux ajustements du cadre réglementaire et des environnements informatiques actuels, puisque les caméras ANPR enregistrent des plaques d'immatriculation, tandis que la banque-carrefour des permis de conduire ne contient, quant à elle, pas une seule donnée de référence à ce sujet. Par conséquent, l'opération souhaitée passera de toute façon obligatoirement par une interconnexion avec la banque-carrefour des véhicules.

Du reste, il paraît aussi fortement indiqué de ne pas limiter l'interconnexion avec les données figurant dans la banque-carrefour des permis de conduire relatives au titulaire de la plaque d'immatriculation ou, s'il s'agit d'un véhicule de location, au conducteur habituel, mais de l'étendre également aux données des membres de sa famille. En effet, il est fréquent que des récidivistes de la circulation continuent de se déplacer à bord d'un véhicule immatriculé au nom d'un des membres de leur famille, dans l'espoir d'être ainsi moins repérables par les services de police. En conséquence, certaines interconnexions avec le Registre national et le registre des étrangers semblent également indiquées.

Nous sommes conscients que la proposition à l'examen ne permettra pas de resserrer toutes les mailles du filet. Pour autant, les premiers résultats du projet Mercurius donnent à penser que l'interconnexion envisagée entre les banques de données Mercurius et les banques de données ANPR permettra d'ores et déjà de renforcer substantiellement la sécurité de la circulation routière, à condition, bien entendu, que les services policiers actifs sur le terrain utilisent intensivement les nouvelles possibilités de contrôle.

Mogelijks vergt de beoogde koppeling tussen de Mercurius- en ANPR-databanken wel nog wat aanpassingen aan het regelgevend kader en de bestaande informatica-omgevingen. De ANPR-camera's registreren immers nummerplaten terwijl de kruispuntbank van de rijbewijzen daarentegen géén referentiegegevens rond nummerplaten bevat. Een koppeling met de kruispuntbank van de voertuigen zal dus sowieso ook deel moeten uitmaken van de gewenste operatie.

Het lijkt trouwens ook sterk aangeraden om niet alleen een koppeling te maken naar de gegevens die in de kruispuntbank van de rijbewijzen opgenomen zijn omtrent de titularis van de nummerplaat of, indien het een huurvoertuig betreft, omtrent de gebruikelijke bestuurder, maar minstens ook naar deze omtrent diens gezinsleden. Het komt immers geregeld voor dat verkeersredivisten zich verder blijven verplaatsen met een voertuig waarvan het kenteken geregistreerd staat op één van de gezinsleden, in de hoop op die manier minder gemakkelijk door de politiediensten te worden opgemerkt. Bijkomend lijken dus ook bepaalde koppelingen naar het Rijks- en vreemdelingenregister aangewezen.

Wij zijn er ons van bewust dat onderhavig voorstel niet alle mazen van het net zal dichtten, maar de eerste Mercurius-resultaten doen vermoeden dat de beoogde koppeling tussen de Mercurius- en ANPR-databanken het verkeer in ieder geval alvast weer een flinke stap veiliger kan maken, voor zover vanzelfsprekend de politiediensten op het terrein dan intensief van de nieuwe controlemogelijkheden gebruik zullen maken.

Joy DONNÉ (N-VA)
 Wouter RASKIN (N-VA)
 Koen METSU (N-VA)
 Christoph D'HAESE (N-VA)
 Kathleen DEPOORTER (N-VA)
 Sophie DE WIT (N-VA)
 Anneleen VAN BOSSUYT (N-VA)
 Yngvild INGELS (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la lutte permanente contre l'insécurité routière et contre les criminels de la route et les chauffards récidivistes en particulier;

B. étonnée et quelque peu préoccupée par les premiers résultats obtenus à la suite de l'accès en temps réel des services de police à la banque-carrefour des permis de conduire;

C. convaincue qu'une augmentation des chances de verbaliser est essentielle pour pouvoir poursuivre correctement la lutte contre la récidive au volant;

D. considérant que le réseau ANPR peut être utilisé de manière plus adéquate pour augmenter les chances de verbaliser les chauffards récidivistes;

E. constatant que des adaptations sont peut-être nécessaires sur les plans réglementaire et organisationnel pour parvenir à une banque de données nationale de référence des plaques d'immatriculation des véhicules des conducteurs déchus du droit de conduire et des plaques d'immatriculation des personnes domiciliées à la même adresse que les conducteurs précités;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. sur la base de l'article 44/4, § 6, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, d'élaborer et de publier au *Moniteur belge* la ou les directives nécessaires pour parvenir à une interconnexion adéquate entre la banque de données ANPR et la banque-carrefour des permis de conduire, par le biais, notamment, de la banque-carrefour des véhicules, afin de créer une banque de données nationale de référence des plaques d'immatriculation des véhicules des conducteurs déchus du droit de conduire et des plaques d'immatriculation des personnes domiciliées à la même adresse que les conducteurs précités;

2. si nécessaire, d'adapter par arrêté royal les arrêtés royaux relatifs à la banque-carrefour des permis de conduire et à la banque-carrefour des véhicules afin de pouvoir créer cette banque de données nationale de référence;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de voortdurende strijd tegen verkeersonveiligheid en tegen verkeerscriminelen en -recidivisten in het bijzonder;

B. verbaasd en enigszins ongerust over de eerste resultaten rond de *realtime* ontsluiting van de kruispuntbank van de rijbewijzen door de politiediensten;

C. overtuigd dat een grotere pakkans essentieel is om de strijd tegen verkeersreclivide ter dege te kunnen verderzetten;

D. overwegend dat het ANPR-netwerk adequater kan worden ingezet om de pakkans voor verkeersreclivisten te verhogen;

E. vaststellend dat er mogelijks op regelgevend én organisatorisch vlak aanpassingen nodig zijn om tot een nationale referentiedatabank te kunnen komen van nummerplaten van voertuigen van bestuurders die ontzet zijn uit hun recht tot sturen en van nummerplaten van personen op hetzelfde domiciliëadres als de voornoemde bestuurders;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. op basis van artikel 44/4, § 6 van de wet van 5 augustus 1992 op het Politieambt de nodige richtlijn of richtlijnen uit te werken en bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* om tot een adequate koppeling te komen tussen de ANPR-databank en de kruispuntbank van de rijbewijzen, via onder meer de kruispuntbank van de voertuigen, zodat een nationale referentiedatabank ontstaat van nummerplaten van voertuigen van bestuurders die ontzet zijn uit hun recht tot sturen en van nummerplaten van personen op hetzelfde domiciliëadres als de voornoemde bestuurders;

2. zo nodig, via koninklijk besluit de aanpassingen door te voeren in de koninklijke besluiten betreffende de kruispuntbank van de rijbewijzen en de kruispuntbank van de voertuigen om tot deze nationale referentiedatabank te kunnen komen;

3. si nécessaire, de faire réaliser au plus vite les adaptations informatiques nécessaires afin de pouvoir créer cette banque de données nationale de référence.

22 octobre 2020

3. indien nodig, zo snel mogelijk de informatica-aanpassingen door te laten voeren om tot deze nationale referentiedatabank te komen.

22 oktober 2020

Joy DONNÉ (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)
Koen METSU (N-VA)
Christoph D'HAESE (N-VA)
Kathleen DEPOORTER (N-VA)
Sophie DE WIT (N-VA)
Anneleen VAN BOSSUYT (N-VA)
Yngvild INGELS (N-VA)