



openbaar ministerie
ministère public

Collège des procureurs généraux

Bruxelles, le 20 juin 2013

**CIRCULAIRE N° 15/2013 DU
COLLÈGE DES PROCUREURS
GÉNÉRAUX PRÈS LES COURS
D'APPEL**

Madame/Monsieur le Procureur général,
Monsieur le Procureur fédéral,
Madame/Monsieur le Procureur du Roi,
Madame/Monsieur l'Auditeur du travail,

OBJET: Défaut d'assurance – Fonds
commun de garantie – Détection –
Signalement – Services de police.

College van Procureurs- generaal

Brussel, 20 juni 2013

**OMZENDBRIEF NR. 15/2013 VAN
HET COLLEGE VAN
PROCUREURS-GENERAAL BIJ DE
HOVEN VAN BEROEP**

Mevrouw/Mijnheer de Procureur-generaal,
Mijnheer de Federale Procureur,
Mevrouw/Mijnheer de Procureur des
Konings,
Mevrouw/Mijnheer de Arbeidsauditeur,

BETREFT: Niet-verzekering –
Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds
– Opsporing – Melding – Politiediensten

Secrétariat du Collège des procureurs généraux -
Rue Ernest Allard 42 - 1000 Bruxelles
Tél. : 02/500 86 01 - Fax : 02/500 86 13
e-mail : secr.colpg@just.fgov.be

Secretariaat van het College van Procureurs-
generaal - Ernest Allardstraat 42 - 1000 Brussel
Tel.: 02/500 86 01 - Fax: 02/500 86 13
E-mail: secr.colpg@just.fgov.be

TABLE DES MATIERES

I. Cadre normatif	3
II. Contexte	3
III. Objectif	3
IV. Missions du Fonds	4
A. Généralités	4
B. Détection	5
C. Situation d'assurance	6
D. Signalement	7
V. Directives aux services de police	9
A. Saisie	9
B. Audition du propriétaire du véhicule non-assuré	10
VI. Entrée en vigueur	11

INHOUDSTAFEL

I. Normatief kader	3
II. CONTEXT	3
III. Doelstelling	3
IV. Opdrachten van het Fonds	4
A. Algemeen	4
B. Opsporing	5
C. Verzekeringstoestand	6
D. Melding	7
V. Richtlijnen aan de politiediensten	9
A. Inbeslagname	9
B. Verhoor van de eigenaar van het niet-verzekerde voertuig	10
VI. Inwerkingtreding	11

I. CADRE NORMATIF

Loi 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Loi 2 août 2002 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et modifiant les articles 29 et 31 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre.

Loi 5 août 1992 sur la fonction de police.

Arrêté royal 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Loi 30 décembre 1975 concernant les biens trouvés en dehors de propriétés privées ou mis sur la voie publique en exécution de jugements d'expulsion, MB 17 janvier 1976.

II. CONTEXTE

Le Conseil des ministres a approuvé le 1^{er} mars 2013 un plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur.

Dans ce plan, il est demandé à la ministre de la Justice de veiller à la diffusion par le Collège des procureurs généraux d'une circulaire « *contenant une information notamment à destination des services de police relative à la mission du Fonds (commun de garantie) en matière de détection de l'absence d'assurance et de la procédure de poursuite* ».

III. OBJECTIF

Le plan dont vous trouverez le texte en annexe souligne entre autres le rôle joué par le Fonds commun de garantie belge dans la détection et le signalement de la non-assurance des véhicules automoteurs.

Cette circulaire est principalement adressée aux services de police comme destinataires des signalements du Fonds.

I. NORMATIEF KADER

Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

Wet van 2 augustus 2002 tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en tot wijziging van de artikelen 29 en 31 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst;

Wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;

Koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen;

Wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting (gepubliceerd in het B.S. van 17 januari 1976).

II. CONTEXT

De Ministerraad keurde op 1 maart 2013 een actieplan goed "tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen".

In dit plan wordt aan de minister van Justitie verzocht om erop toe te zien dat het College van Procureurs-generaal een omzendbrief verspreidt "die met name inlichtingen bevat bestemd voor de politiediensten met betrekking tot de opdrachten van het (Gemeenschappelijk Waarborg)Fonds inzake opsporing van niet-verzekering en over de vervolgingsprocedure."

III. DOELSTELLING

In het actieplan (zie bijlage) wordt onder andere de rol beklemtoond van het Belgisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds m.b.t. de opsporing en de melding van niet-verzekerde motorvoertuigen.

Deze omzendbrief is hoofdzakelijk bedoeld voor de politiediensten die dergelijke meldingen van het Fonds ontvangen.

IV. MISSIONS DU FONDS

A. Généralités

En vue de l'exercice de ses missions d'indemnisation, le Fonds a constitué un fichier appelé VERIDASS en vue d'identifier l'assureur responsabilité civile des véhicules impliqués dans des accidents, qui est alimenté par la Division pour l'Immatriculation des véhicules – DIV – du SPF Mobilité et Transports et par toute entreprise qui assure des risques belges en « RC Auto ».

La loi du 2 août 2002 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs – LRVA – a donné au Fonds (article 19bis) une mission spécifique destinée à réduire le nombre de véhicules non assurés en Belgique :

« Lorsque le Fonds commun de garantie se trouve, sur la base des informations recueillies (...) dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurance d'un véhicule automoteur, ce Fonds invite le propriétaire du véhicule automoteur à lui fournir toutes informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule automoteur.

A défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que le véhicule automoteur ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le Fonds signale cette situation sans délai aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents visés à l'article 20. Ceux-ci appliquent, le cas échéant, les mesures visées à l'article 20. ».

Un fichier appelé HERCULE a été créé dans le cadre de cette activité.

Ce fichier est alimenté par trois sources :

- Les enquêtes d'identification à la suite desquelles aucun assureur n'a pu être déterminé.
- Les dossiers du Bureau de Tarification

IV. OPDRACHTEN VAN HET FONDS

A. Algemeen

Het Fonds creëerde met het oog op het terugbetalen van vergoedingen een VERIDASS-bestand, zodanig dat de verzekeraars "BA Auto" van bij ongevallen betrokken voertuigen geïdentificeerd kunnen worden. De Dienst Inschrijving van Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer en alle ondernemingen die in België risico's "BA Auto" verzekeren leveren gegevens voor dit bestand aan.

In de wet van 2 augustus 2002 (artikel 19bis) tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen krijgt het Fonds de specifieke opdracht om het aantal niet-verzekerde voertuigen in België terug te dringen:

"Wanneer het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de verzekeringsonderneming van een motorrijtuig niet onmiddellijk kan identificeren (...) verzoekt dit Fonds de eigenaar van het motorrijtuig alle inlichtingen te verstrekken die het mogelijk maken de verzekeringssituatie van zijn motorrijtuig vast te stellen.

Is er binnen de maand na het verzoek geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het motorrijtuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dan geeft het fonds deze situatie zonder verwijl aan bij de officieren van gerechtelijke politie, bij de ambtenaren of agenten bedoeld in artikel 20, die in voorkomend geval de in artikel 20 bedoelde maatregelen toepassen."

Er werd hiervoor een HERCULES-bestand gecreëerd.

In dit bestand worden gegevens afkomstig van drie kanalen geregistreerd:

- identificatieonderzoeken op grond waarvan het niet mogelijk was een verzekeraar te bepalen.
- de dossiers van het Tariferingsbureau

qui se sont clôturés sans contrat.

- Les mises à jour des entreprises d'assurances signalant une fin de la couverture à l'égard des tiers.

B. Détection

Ainsi, lorsque le Fonds se trouve dans l'impossibilité d'identifier l'assureur d'un véhicule immatriculé en Belgique, il a le droit d'inviter le propriétaire du véhicule automoteur à lui fournir toutes les informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule.

Il convient de souligner que si à une date précise (par exemple celle de l'accident pour lequel l'identification est demandée) VERIDASS établit une concordance entre les données de la DIV et celle des assureurs, le véhicule est considéré comme assuré même si les effets du contrat sont suspendus.

En effet, une suspension de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée.

En réalité, le Fonds contacte par courrier le **titulaire de la marque d'immatriculation**.

A défaut de réponse dans le délai d'un mois un rappel est envoyé automatiquement.

Dès réception d'une information permettant d'identifier l'assureur, le fichier HERCULE est complété. Le lendemain de l'encodage du complément d'information, un courriel est envoyé automatiquement à l'entreprise d'assurances renseignée par la personne interrogée. Il est demandé à l'assureur (non pas au courtier) de confirmer la couverture dans les 15 jours. Les éventuels documents joints par la personne interrogée à sa réponse sont conservés jusqu'à la date de réception de la réaction de l'assureur. Les entreprises répondent soit par courrier, soit par fax, soit par courriel.

die zonder overeenkomst beëindigd werden.

- updates van verzekeringsmaatschappijen waarbij aangegeven wordt dat er niet langer sprake is van verzekeringsdekking t.a.v. derden.

B. Opsporing

Wanneer het Fonds er niet in slaagt de verzekeraar van een in België ingeschreven motorvoertuig te identificeren, dan kan het de eigenaar van het voertuig verzoeken alle informatie voor te leggen op basis waarvan bepaald kan worden of het al dan niet verzekerd is.

Er moet in dit opzicht benadrukt worden dat indien a.h.v. het VERIDASS-bestand op een precieze datum (vb. deze van het ongeluk waarvoor de identificatie gevraagd wordt) een overeenkomst tussen de gegevens van de DIV en deze van de verzekeraars vastgesteld kan worden, het voertuig als verzekerd beschouwd wordt, zelfs al werden de gevolgen van het contract geschorst.

De schorsing van de waarborg is immers niet tegenstelbaar aan de benadeelde persoon.

In de praktijk verzendt het Fonds een brief aan **de houder van het kentekenbewijs**.

Indien hierop geen antwoord volgt binnen het tijdbestek van één maand, dan volgt automatisch een herinnering.

Zodra er informatie beschikbaar is aan de hand waarvan de verzekeraar geïdentificeerd kan worden, wordt het HERCULES-bestand aangevuld. Eén dag nadat deze bijkomende gegevens geregistreerd werden, wordt een automatische e-mail verzonden naar de verzekeringsmaatschappij van de persoon die om informatie verzocht werd. Er wordt aan de verzekeraar (niet aan de makelaar) gevraagd om binnen de 15 dagen te bevestigen dat er wel degelijk verzekering is. De documenten die de bevraagde persoon eventueel aan zijn antwoord toevoegde worden bewaard tot op het moment van ontvangst van de reactie van de verzekeraar. De maatschappijen antwoorden via e-mail, fax of brief.

Si la personne interrogée adresse une copie de la carte verte ou une autre preuve de couverture, mais que l'assureur a répondu par la négative à la demande de confirmation, un fax est envoyé à l'entreprise avec copie des documents qui semblent prouver la couverture d'assurance.

En cas de confirmation des données de couverture par l'assureur, le dossier est clôturé.

Ces données sont transmises vers le fichier VERIDASS.

C. Situation d'assurance

La situation d'assurance d'un véhicule est susceptible d'évoluer constamment en fonction de diverses circonstances : changement de véhicule, suspension du contrat, déménagement du preneur à l'étranger, décès du preneur, divorce...

Si la carte verte présentée par la personne interrogée est de courte durée, il s'agit, la plupart du temps, d'une attestation de couverture provisoire destinée à permettre de circuler dans l'attente de la rédaction d'un contrat définitif. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'il arrive fréquemment que l'assureur en question, après avoir examiné le risque, refuse de souscrire le contrat définitif ou encore que la personne concernée n'accepte pas les conditions financières qui lui sont proposées. Dans ce cas, la couverture d'assurance prendra fin à l'échéance de la carte verte provisoire et le véhicule sera en situation de non assurance (sauf si un contrat a été souscrit ailleurs). Il ne faut donc pas s'étonner, que dans ce cas, la zone de police reçoive un deuxième signalement en provenance du Fonds pour le même véhicule.

Par ailleurs, il est important de noter que le n° de code de l'assureur communiqué par la DIV et auquel les forces de police ont accès, a une valeur très limitée dans le contexte de la mission du Fonds car ce code signifie uniquement que, au moment de l'immatriculation du véhicule, une vignette émise par l'assureur a été apposée sur la demande d'immatriculation. Il arrive que le

Indien de persoon die om inlichtingen verzocht werd een kopie van de groene kaart of een ander bewijs van verzekering opstuurt, maar de verzekeraar daarentegen niet inging op het verzoek om bevestiging, dan wordt een fax aan de verzekeringsmaatschappij verzonden met kopie van de documenten die lijken te bewijzen dat betrokkene door een verzekering gedekt is. Wanneer de verzekeraar de gegevens m.b.t. de verzekering bevestigt, wordt het dossier afgesloten.

Deze gegevens worden in het VERIDASS-bestand geregistreerd.

C. Verzekeringstoestand

De verzekeringstoestand van een voertuig kan constant evolueren ten gevolge van verschillende omstandigheden: het veranderen van voertuig, de schorsing van de verzekeringsovereenkomst, een verhuis van de verzekeringsnemer naar het buitenland, het overlijden of een echtscheiding van de verzekeringsnemer, ...

Indien de persoon die om inlichtingen verzocht werd een groene kaart van korte duur voorlegt, dan gaat het doorgaans om een attest van tijdelijke dekking dat de mogelijkheid biedt om aan het verkeer deel te nemen in afwachting dat het definitieve contract opgemaakt is. Er mag niettemin niet uit het oog verloren worden dat het vaak gebeurt dat de verzekeraar in kwestie na een risicoanalyse weigert om het definitieve contract af te sluiten, of dat betrokkene de hem voorgestelde financiële voorwaarden niet aanvaardt. In een dergelijk geval neemt de verzekeringsdekking een einde op de laatste dag dat de voorlopige groene kaart geldig is en zal het voertuig in situatie van niet-verzekering zijn (behalve wanneer elders een contract afgesloten werd). Het mag dus geen verbazing wekken dat de politiezone in dergelijke hypothese een tweede melding van het Fonds voor hetzelfde voertuig ontvangt.

Het is overigens van belang erop te wijzen dat het door de DIV meegedeelde codenummer van de verzekeraar, waartoe de politie eveneens toegang heeft, een zeer beperkte waarde heeft vanuit het oogpunt van de opdrachten van het Fonds, want deze code impliceert alleen dat op het moment van inschrijving van een voertuig een vignet van de

contrat d'assurance ne soit pas souscrit par la suite ou qu'il le soit mais auprès d'un autre assureur ou enfin qu'il est résilié ultérieurement sur base des conditions stipulées au contrat. Ces changements de situation ne sont en aucun cas connus par la DIV.

La carte verte, en dehors de sa fonction internationale, constitue le certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 qui doit être remis par l'assureur au preneur d'assurance. Cependant, la détention d'une carte verte, si elle fait preuve qu'un contrat d'assurance a été conclu, ne prouve pas qu'il est effectivement en vigueur. Lorsqu'on lui oppose l'existence d'une carte verte, l'assureur peut en effet démontrer que le contrat était suspendu ou résilié à la date du contrôle ou de l'accident. Lorsque la police a le moindre doute, elle a donc intérêt à demander une confirmation à l'entreprise d'assurance concernée.

On notera également que l'absence de carte verte valable pour un véhicule donné ne signifie pas obligatoirement qu'il y a non assurance. En effet, le contrat d'assurance prévoit que, en cas de transfert de propriété du véhicule désigné dans le contrat, transfert dont la date doit être prouvée par le propriétaire, la garantie demeure acquise pour le nouveau véhicule pendant 16 jours à dater du transfert de propriété du véhicule désigné sans qu'aucune formalité ne doive être accomplie si le nouveau véhicule circule même illicitement sous la marque d'immatriculation du véhicule transféré.

D. Signalement

Si la personne interrogée confirme qu'aucun contrat d'assurance valablement souscrit n'existe, elle est **signalée à la zone de police** de son domicile.

verzekeraar op de vraag tot inschrijving aangebracht werd. Soms wordt de verzekeringsovereenkomst nadien niet definitief ondertekend, maar wordt bij een andere verzekeraar een contract afgesloten of wordt de overeenkomst ontbonden op basis van de contractvoorwaarden. De DIV is echter nooit op de hoogte van deze wijzigingen van situatie.

Naast de internationale functie ervan is de groene kaart het bewijs van het bestaan van de in artikel 2 van de wet van 21 november 1989 vermelde verzekeringsovereenkomst, dat door de verzekeraar aan de verzekeringsnemer bezorgd moet worden. Zelfs al bewijst het bezit van een groene kaart dat een verzekeringsovereenkomst afgesloten werd, dan nog betekent dit echter niet dat ook bewezen is dat deze overeenkomst daadwerkelijk van kracht is. Wanneer het bestaan van een groene kaart aan de verzekeraar tegengesteld wordt, dan kan hij immers steeds aantonen dat de overeenkomst geschorst of ontbonden was op de datum van de controle of het ongeval. Indien er bij de politie de geringste vorm van twijfel bestaat, dan kan zij dus best een bevestiging aan de betrokken verzekeringsmaatschappij vragen.

Er kan eveneens opgemerkt worden dat het gebrek aan een rechtsgeldige groene kaart voor een voertuig niet noodzakelijk betekent dat er sprake van niet-verzekering is. In de verzekeringsovereenkomst wordt immers bepaald dat ingeval van eigendomsoverdracht van het voertuig waarop het contract betrekking heeft de datum van deze overdracht door de eigenaar bewezen moet worden, waarbij de garantie voor het nieuwe voertuig gedurende 16 dagen verworven blijft. Deze periode neemt een aanvang vanaf de dag waarop de eigendom van het betrokken voertuig overgedragen wordt, zonder dat enige vorm van formaliteit nodig is, zelfs al neemt het voertuig op een onwettige manier deel aan het verkeer onder de kentekenplaat van het overgedragen voertuig.

D. Melding

Indien de bevroegde persoon bevestigt dat er geen rechtsgeldig afgesloten verzekeringsovereenkomst bestaat, dan wordt hij **gemeld aan de politiezone** van zijn

woonplaats.

Certaines personnes déclareront que le véhicule en question a été vendu ou qu'elles ont mis définitivement fin à son usage, mais qu'elles ont conservé la plaque en vue d'un usage ultérieur. Dans ce cas, le Fonds lui rappelle le contenu de l'art. 35 de l'A.R. du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules (obligation de renvoi de la marque d'immatriculation à la DIV).

Sommigen zullen verklaren dat het voertuig in kwestie verkocht werd of dat definitief een einde gemaakt werd aan het gebruik van het voertuig maar dat zij het kenteken behielden om het later opnieuw te kunnen gebruiken. In dergelijke gevallen wordt door het Fonds herinnerd aan de inhoud van artikel 35 van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen (nl. de verplichting om het kentekenbewijs terug naar de DIV te sturen).

Lorsque le Fonds constate que la radiation n'a pas lieu dans un délai de 3 mois la personne interrogée est **signalée à la zone de police**.

Wanneer het Fonds vaststelt dat binnen de termijn van drie maand geen schrapping gebeurde, dan wordt de bevraagde persoon **aan de politiezone gemeld**.

Si la personne interrogée demande les documents utiles pour introduire une demande de tarification auprès du Bureau de Tarification, le Fonds lui transmet ces documents. Après 2 mois, une vérification est effectuée dans le fichier du Bureau de Tarification. En l'absence de demande de tarification ou l'absence de radiation de l'inscription du véhicule, la personne interrogée est **signalée à la zone de police** de son domicile.

Indien de bevraagde persoon de documenten aanvraagt die nodig zijn om een verzoek tot tarifiering bij het Tariferingsbureau in te dienen, dan worden deze door het Fonds bezorgd. Na 2 maanden wordt overgaan tot nazicht in het bestand van het Tariferingsbureau. Bij gebrek aan een verzoek tot tarifiering of schrapping van de inschrijving van het voertuig, wordt de bevraagde persoon **gemeld aan de politiezone** van zijn woonplaats.

Les personnes signalées aux zones de police sont rassemblées dans un fichier « **Signalés Police** » (reprenant leurs marques d'immatriculation et les n° de châssis de leur véhicule) lequel est transmis quotidiennement (7jours/7) par connexion sécurisée au serveur central de la police fédérale.

De aan de politiezones gemelde personen worden verzameld in een bestand "Meldingen Politie" (met vermelding van hun kentekenbewijs en de chassisnummers van hun voertuig), dat dagelijks (7 dagen op 7) via een beveiligde verbinding aan de centrale server van de Federale Politie doorgegeven wordt.

Suite au signalement, **la zone de police du domicile de la personne concernée entend celle-ci**.

T.g.v. de melding gaat **de politiezone van de woonplaats van betrokkene over tot een verhoor**.

Si la zone de police transmet au Fonds une confirmation d'assurance, un message est adressé en ce sens à l'assureur renseigné. En cas de confirmation de la validité de l'assurance, le dossier est clôturé et la personne n'est plus reprise dans le fichier Hercule.

Indien de politiezone het Fonds een bevestiging van het bestaan van een verzekering bezorgt, wordt een bericht in deze zin aan de verzekeraar gericht. Wordt de rechtsgeldigheid van de verzekering bevestigd, dan wordt het dossier afgesloten en wordt betrokkene uit het HERCULES-bestand geschrapt.

Si l'assureur refuse de confirmer la couverture du véhicule, la personne sera **signalée une deuxième fois à la zone de police**.

Weigert de verzekeraar daarentegen de verzekeringsdekking te bevestigen, dan wordt betrokkene **een tweede maal aan de politiezone geseind**.

V. DIRECTIVES AUX SERVICES DE POLICE

A. Saisie

Si le défaut d'assurance se confirme, le service de police **saisit le véhicule** dont la responsabilité véhicule n'est pas couverte conformément à l'article 2, § 1^{er} LRVA (article 20 LRVA).

Aucun procès-verbal d'avertissement ne peut être dressé.

En cas de nécessité de dépannage du véhicule, toute décision de saisie doit être suivie d'une réquisition délivrée par le service de police à l'entreprise de dépannage, au mieux dans un délai de 72 heures et au plus tard, en cas de défaut de remise en ordre d'assurance, avec acquittement des frais, au terme d'un délai de 30 jours.

Ce document, dont une copie est jointe au dossier, est nécessaire pour qu'il soit annexé à la facture que l'entreprise de dépannage adressera aux autorités judiciaires en vue de déterminer les frais.

L'OCSC a rédigé à cet effet un réquisitoire uniforme consultable sur le site www.confiscaid.be.

Seules les entreprises de dépannage agréées peuvent être requises dans le cadre de la saisie pour défaut d'assurance.

Sauf circonstances particulières (manque de moyens techniques ou de possibilités d'entreposage), le service de police fera appel au service de dépannage agréé le plus proche du lieu d'intervention.

La liste des entreprises de dépannage agréées est consultable sur le site web précité.

Le service de police qui aurait requis une entreprise non agréée sans en avoir référé au magistrat de parquet supportera le montant de la facture de dépannage et d'entreposage même dans l'hypothèse où il aurait été appliqué les

V. RICHTLIJNEN AAN DE POLITIEDIENSTEN

A. Inbeslagname

Wordt de niet-verzekering bevestigd, dan gaat de politiedienst over tot **inbeslagname van het voertuig** waarvan de "BA Auto" niet gedekt werd overeenkomstig artikel 2, §1 van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (cf. artikel 20).

Er mag in deze hypothese geen waarschuwingsproces-verbaal opgesteld worden.

Indien het voertuig weggetakeld moet worden, moet elke beslissing tot inbeslagname gevolgd worden door een vordering, die door de politiedienst idealiter binnen de 72 uur aan de takeldienst voorgelegd wordt, en, ingeval betrokkene nalaat zich in regel met de verzekering te stellen, uiterlijk na afloop van een termijn van 30 dagen, waarbij hem alle kosten aangerekend zullen worden.

Dit document, waarvan een afschrift aan het dossier toegevoegd wordt, moet bij de factuur gevoegd worden die de takeldienst met het oog op begroting aan de gerechtelijke overheden bezorgt.

Het COIV maakt hiertoe een eenvormig vorderingsmodel op, dat op de website www.confiscaid.be geraadpleegd kan worden.

Enkel de erkende takeldiensten mogen gevorderd worden in het kader van een inbeslagname omwille van niet-verzekering.

Behoudens bijzondere omstandigheden (gebrek aan technische middelen of mogelijkheden om de voertuigen te stallen) doet de politiedienst een beroep op de erkende takeldienst die het dichtst bij de plaats van de interventie gevestigd is.

De lijst van de erkende takeldiensten kan op voornoemde website geraadpleegd worden.

De politiedienst die een niet-erkende takeldienst vorderde zonder dit aan de parketmagistraat te melden zal zelf de factuur voor het takelen en het stallen van het voertuig moeten betalen, zelfs wanneer de tarieven

tarifs repris dans les circulaires ministérielles.

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les 2 jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

B. Audition du propriétaire du véhicule non-assuré

Il appartient au service de police ayant procédé à la saisie du véhicule de tout mettre en œuvre dans un délai de 15 jours, pour identifier son propriétaire en vue de l'entendre.

Si la recherche de l'identité du propriétaire demeure vaine, il y a lieu de considérer qu'il s'agit d'un « véhicule abandonné » et d'appliquer la loi du 30 décembre 1975 concernant les biens trouvés en dehors des propriétés privées ou mis sur la voie publique en exécution de jugements d'expulsion.

Cette décision est prise d'autorité par le service de police et en cas de doute, après un contact avec le magistrat du parquet de police compétent.

Dans la mesure où les frais de dépannage et de gardiennage seront mis à charge de l'autorité communale, la décision de qualifier le procès-verbal « défaut d'assurance » ou « objet trouvé » doit être prise le plus rapidement possible.

Si un doute subsiste quant à l'identité du propriétaire effectif du véhicule, il convient d'exiger de celui qui revendique la propriété la production d'un contrat de vente ou de tout autre titre de propriété.

Lorsque le propriétaire du véhicule saisi est identifié, le service de police recueille immédiatement sa déclaration et l'invite à se mettre en ordre dans les 30 jours.

Dans le cas d'une remise en ordre dans le délai de 30 jours, le véhicule est restitué moyennant le paiement des frais de remorquage et d'entreposage.

toegepast werden die in de ministeriële omzendbrieven vastgelegd werden.

Binnen de 2 dagen vanaf de dag waarop de identiteit van de eigenaar vastgesteld kon worden, wordt hem een afschrift van het proces-verbaal toegezonden.

B. Verhoor van de eigenaar van het niet-verzekerde voertuig

De politiedienst die overging tot de inbeslagname van het voertuig moet binnen een termijn van 15 dagen de eigenaar ervan identificeren zodat deze verhoord kan worden.

Indien het vaststellen van de identiteit van de eigenaar toch niet mogelijk blijkt te zijn, dan moet ervan uitgegaan worden dat het gaat om een "achtergelaten voertuig" en moet de wet toegepast worden van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting.

Deze beslissing wordt op gezag van de politiedienst genomen en, in twijfelgevallen, nadat contact opgenomen werd met de magistrat van het bevoegde politieparket.

Omdat de gemeentelijke overheid moet instaan voor de kosten voor het wegtakelen en het stallen van een achtergelaten voertuig, moet de beslissing om het proces-verbaal als "niet-verzekering" dan wel "gevonden voorwerp" te kwalificeren zo snel mogelijk genomen worden.

Blijft er twijfel bestaan over de identiteit van de effectieve eigenaar van het voertuig, dan moet degene die er het eigenaarschap van opeist een verkoopsovereenkomst of om het even welke andere eigendomstitel voorleggen.

Zodra de eigenaar van het voertuig geïdentificeerd wordt, neemt de politiedienst onmiddellijk akte van zijn verklaring en wordt hij verzocht zich binnen de 30 dagen in regel te stellen.

Wordt de situatie binnen de 30 dagen daadwerkelijk in orde gebracht, dan wordt het voertuig teruggegeven, op voorwaarde dat de kosten voor het wegtakelen en het stallen ervan vergoed worden.

L'intéressé doit présenter à cet effet un certificat d'assurance valable d'une durée minimale de 15 jours¹.

A défaut de remise en ordre autorisant la restitution de véhicule dans les conditions précisées ou d'abandon volontaire du véhicule, les procès-verbaux sont transmis sans délai au parquet avec la mention expresse « urgent saisie avec frais » afin qu'il puisse entamer la procédure d'aliénation. En ce cas, les documents du véhicule demeureront à bord de celui-ci en vue de l'éventuelle transmission ultérieure dudit véhicule par la police aux services patrimoniaux.

Betrokkene dient hiertoe een geldig verzekeringsbewijs dat minimaal 15 dagen geldig is voor te leggen¹.

Wordt de situatie daarentegen niet geregulariseerd waardoor het voertuig niet op de hierboven aangegeven voorwaarden teruggegeven kan worden, of ingeval vrijwillig afstand van het voertuig gedaan wordt, dan worden de processen-verbaal onverwijld aan het parket bezorgd met de uitdrukkelijke vermelding "dringende inbeslagname met kosten", zodanig dat de vervreemdingsprocedure opgestart kan worden. In een dergelijk geval blijven de boorddocumenten in het voertuig zodanig dat het later eventueel door de politie aan de patrimoniumdiensten overgedragen kan worden.

¹ L'article 7 de la loi du 21 novembre 1989 stipule : « L'assureur remet au preneur de l'assurance un certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2. Le Roi peut déterminer les conditions de délivrance et de retrait de ce certificat. Il peut en déterminer la forme et les mentions qui doivent y figurer. »

Le Roi a décidé que ce certificat doit être le certificat international d'assurance que nous connaissons comme la carte verte. Le point 5 de l'article 1 de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur de la loi du 21 novembre 1989 dit : « Le certificat visé à l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 est le certificat international d'assurance (« carte verte »), émis par le Bureau belge des Assureurs automobiles dans le cadre des accords inter-bureaux et distribué aux assurés par les assureurs agréés ou dispensés de l'agrément en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances ».

Il s'agit donc du document émis par le Bureau belge.

Le Règlement général du Conseil des bureaux précise également, en son article 7.4 que : « Toute carte verte est réputée être valable pour quinze jours au moins. Si tel n'est pas le cas, le Bureau qui a autorisé la délivrance de la carte verte doit, à l'égard des Bureaux des pays pour lesquels celle-ci est valable, accorder sa garantie pendant quinze jours à compter de la date de début de validité ».

Partant, le délai minimum de validité d'une carte verte est de 15 jours.

¹ Artikel 7 van de wet van 21 november 1989 bepaalt het volgende: "De verzekeraar geeft aan de verzekeringnemer een bewijs af van het bestaan van de verzekeringsovereenkomst, bedoeld in artikel 2. De Koning kan bepalen onder welke voorwaarden de bij de voorgaande paragrafen bedoelde documenten worden afgegeven en ingetrokken. Hij kan de vorm ervan bepalen alsook de gegevens die zij moeten vermelden."

De koning besliste dat dit bewijs het internationale verzekeringsbewijs moet zijn (i.e. de groene kaart). In punt 5 van artikel 1 van het koninklijk besluit van 13 februari 1991 houdende de inwerkingtreding en uitvoering van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt het volgende bepaald: "Het bewijs bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de wet van 21 november 1989 is het internationale verzekeringsbewijs ("groene kaart"), dat door het Belgisch Bureau van de Autoverzekeraars in het kader van de inter-bureauovereenkomsten wordt uitgegeven en aan de verzekerden bezorgd wordt door de toegelaten of de van toelating vrijgestelde verzekeraars op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen."

Het gaat hierbij dus om het door het Belgische Bureau van Autoverzekeraars uitgegeven document.

In artikel 7.4. van het algemeen reglement van de Raad van Bureaus wordt het volgende gepreciseerd: "Elke groene kaart wordt geacht geldig te zijn gedurende ten minste 15 dagen. Bij ontstentenis moet het bureau dat de uitreiking van de groene kaart heeft toegelaten ten opzichte van de bureaus van de landen waarvoor deze geldig is, zijn waarborg verlenen gedurende 15 dagen te rekenen vanaf de datum vanaf dewelke de kaart geldig is."

De minimale geldigheidsduur van een groene kaart bedraagt bijgevolg 15 dagen.

VI. ENTREE EN VIGUEUR

Cette circulaire entre en vigueur le 20 juin 2013.

VI. INWERKINGTREDING

Deze omzendbrief treedt in werking op 20 juni 2013.

Bruxelles, le 20 juin 2013

Brussel, 20 juni 2013

Le procureur général près la cour d'appel à
Anvers, président du Collège des procureurs
généraux,

De procureur-generaal bij het hof van
beroep te Antwerpen, voorzitter van het
College van procureurs-generaal,

Yves LIEGEOIS

Le procureur général près la cour d'appel à
Mons,

De procureur-generaal bij het hof van
beroep te Bergen,

Claude MICHAUX

Le procureur général près la cour d'appel à
Liège,

De procureur-generaal bij het hof van
beroep te Luik,

Christian DE VALKENEER

Le procureur général près la cour d'appel à
Gand,

De procureur-generaal bij het hof van
beroep te Gent,

Anita HARREWYN

Le procureur général près la cour d'appel à
Bruxelles,

De procureur-generaal bij het hof van
beroep te Brussel,

Lucien NOUWYNCK

**Plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance
et de contrôle technique des véhicules à moteur**

Vu les objectifs politiques du Gouvernement fédéral et des Ministres compétents en particulier ;

Vu les réunions du groupe de travail du même nom des 3 avril 2012, 24 mai 2012, 29 juin 2012 et 11 octobre 2012, où l'on est arrivé à un consensus entre les représentants d'Assuralia, de l'Organe central pour la Saisie et la Confiscation, de Centrex Circulation routière (Police), du Collège des Procureurs généraux, de la Police fédérale de la route, de FEDERAUTO, du SPF Intérieur, du SPF Économie, du SPF Finances (Administration centrale des Douanes et des Accises; Services Patrimoniaux), du SPF Justice (Service de la Politique criminelle), du SPF Mobilité et Transports (M&T), du Fonds commun de Garantie automobile (dans ce qui suit « le Fonds »), du GOCA et de la Commission permanente de la Police locale ;

Considérant que plus le temps passe, plus le nombre de véhicules utilisant le réseau routier belge augmente, avec une hausse des véhicules ne répondant pas aux exigences légales en matière de contrôle technique et/ou d'assurance, ce qui signifie que leur impact croît ;

Considérant que les technologies modernes permettent de détecter ces véhicules d'une manière plus efficace ;

Considérant que la légitimité sociale de la politique augmente lorsque la population est consciente que le respect des obligations légales est assuré à un haut niveau ;

Le Ministre des Finances, le Ministre de l'Économie, La Ministre de l'Intérieur, la Ministre de la Justice et le Secrétaire d'État à la Mobilité conviennent ce qui suit :

1. Champ d'application

Ce plan d'action définit des mesures pour chacune des parties concernées afin de renforcer le contrôle du respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules, telles que stipulées, respectivement, par la Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (plus particulièrement les articles 23 à 26).

Ces mesures visent les objectifs suivants :

- améliorer la sécurité routière ;
- augmenter la sécurité de tous les usagers de la route ;
- éviter que des victimes de la route soient confrontés à des véhicules automoteurs dont l'obligation d'assurance n'est pas respectée ;
- lutter contre la concurrence déloyale engendrée par des entreprises qui négligent l'obligation d'assurance et de contrôle technique ;
- protéger l'environnement.

2. Problématique des véhicules non-assurés

Actuellement, le pourcentage de véhicules circulant en Belgique sans se conformer à l'obligation d'assurance est estimé entre 1 et 1,5%. Bien que cela reste limité dans une perspective internationale, il doit être possible d'intensifier la lutte contre l'absence d'assurance. Ceci, en étant bien conscient que les raisons pour lesquelles un véhicule n'est pas assuré peuvent être très diverses et qu'il est parfois difficile d'intercepter les véhicules en question (entre autres parce que le véhicule n'est pas soumis à l'obligation d'immatriculation, parce qu'il est immatriculé à l'étranger ou parce qu'il ne se trouve qu'exceptionnellement sur la voie publique).

Le groupe de travail conseille de lutter contre l'absence d'assurance à l'aide de technologies modernes et sur la base de fichiers de données qui sont les plus actualisés possibles. Une telle approche orientée sur l'informatique s'intègre dans les mesures proposées ici.

2.1. L'enquête administrative

Hercule est le nom de l'application informatique dont le rôle consiste en la détection et le signalement de la non-assurance en Belgique. Le SPF M&T et les entreprises d'assurances doivent, dans le délai d'un mois, introduire toute modification des données dans le fichier dont le Fonds est le gestionnaire de la mise à jour en vertu de l'article 19bis-6 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, qui porte le nom de Veridass et qui a été créé en vue d'identifier l'assureur RC. Hercule traite actuellement environ 50.000 requêtes par an.

En ce qui concerne les données des entreprises d'assurances, la transmission de données entre les entreprises d'assurances et Veridass peut être optimisée. La non-utilisation de la procédure d'immatriculation électronique sur base de l'application web est une des causes qui explique pourquoi une correspondance ne peut pas toujours être établie immédiatement entre une plaque délivrée et un contrat d'assurance.

En vertu de l'article 19bis de la loi, le Fonds a l'obligation, en fonction des informations dont il dispose en tant que gestionnaire du fichier créé en vue de l'identification de l'assureur RC du véhicule, d'écrire au présumé propriétaire d'un véhicule automoteur pour lequel l'obligation d'assurance n'a pas été respectée afin d'obtenir les informations permettant de vérifier si la présomption correspond à la réalité ou non. Le délai pour répondre à la demande du Fonds est légalement d'un mois.

Le Fonds tient compte, à propos des personnes auxquelles il doit écrire, au moins des éléments suivants :

- la non-radation de la plaque dans un délai de deux mois après la résiliation de la police selon l'assureur ;
- les dossiers du Bureau de tarification de l'assurance RC automobile qui ont été terminés en raison de la non-acceptation de la proposition adressée par le bureau de tarification à celui qui, manifestement, ne fait pas radier sa plaque ni ne contracte une police auprès d'une entreprise d'assurances selon les informations dont dispose le Fonds ;
- la non-identification de l'assureur à la suite des demandes d'identification adressées au Fonds, alors qu'il apparaît que le véhicule automoteur est toujours supposé être en circulation.

En vue de communiquer à la police les cas où le Fonds a écrit à la personne en vertu de l'article 19bis de la loi, mais n'a reçu aucune information de laquelle apparaîtrait l'assurance, le Fonds adresse à

présent un courrier au chef de corps de la zone de police du domicile de la personne en question afin de le mettre au courant du résultat de l'enquête menée.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° **Le Fonds développe des mesures, ou renforce les mesures existantes à l'égard des entreprises d'assurances qui ne respectent pas leurs obligations en matière de qualité ou de délai des données communiquées.**
- 2° **Le SPF M&T transmet dans les plus brefs délais possibles les données à traiter au Fonds, dans le fichier lui appartenant.**
- 3° L'implémentation par le SPF M&T de l'immatriculation des véhicules qui ne requièrent pas de permis de conduire, notamment les cyclomoteurs (avec indication de la catégorie à laquelle appartient le cyclomoteur), devrait permettre au Fonds d'enquêter également sur ce type de véhicule automoteur qui ne respecterait pas l'obligation d'assurance.
- 4° Tant que l'application web n'est pas utilisée pour l'immatriculation, les assureurs de RC automobile doivent pouvoir savoir qui a placé l'attestation d'assurance lors de la demande d'immatriculation. Assuralia, le Fonds et le SPF M&T déterminent le moyen le plus approprié pour la réalisation de ce point à moyen terme.
- 5° **Pour pouvoir utiliser les moyens dont il dispose de façon optimale, le Fonds écrira aux propriétaires pour lesquels il est supposé le non-respect de l'obligation d'assurance sur base de requêtes plus affinées, de sorte qu'il existe une plus grande chance que celui qui a été sommé par le Fonds soit bien quelqu'un sans assurance RC.**
- 6° Il faut que la police intégrée développe une procédure automatique qui permette au Fonds d'avertir tous les services de police habilités à constater le délit de « non-assurance » qu'une personne a fait l'objet d'un courrier de la part du Fonds, conformément aux exigences légales, pour lui signaler qu'elle ne dispose pas de l'assurance légale obligatoire d'après les informations dont dispose ce Fonds.
- 7° Le SPF Intérieur communique au Fonds l'identité de chacun de ces services de police. Les corrections apportées au fichier, traitées par le Fonds dans le cadre de la détection de l'absence d'assurance, doivent être disponibles pour tous ces services. Ceux-ci doivent en outre, sur la base de la même procédure, mettre le Fonds au courant des données qu'ils reçoivent en matière de respect de l'obligation d'assurance par les personnes qui apparaissent dans le fichier.
- 8° **Le Fonds communique dès maintenant les fichiers des véhicules non-assurés à l'Administration des Douanes et Accises. En vertu de l'article 29 de la loi du 21 novembre 1989, le personnel des douanes est d'ores et déjà compétent en matière de contrôle sur la non-assurance, et ce étant donné qu'il s'agit de personnes compétentes dans le sens prévu par l'article 3, 7° de l'Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique du 1^{er} décembre 1975.**

2.2. La détection sur le terrain

En 2010, la police a constaté 27 357 infractions à cette obligation. Vu que l'absence de réaction du propriétaire d'un véhicule n'est pas un délit en soi, aucun procès-verbal n'est dressé à la suite de cela.

La douane est autorisée à vérifier le respect de l'obligation d'assurance, mais elle est actuellement limitée dans l'exécution de sa mission de contrôle vu qu'elle n'a pas accès aux fichiers du Fonds (d'où l'action proposée au point 2.1, 8°).

Un outil crucial pour la détection des véhicules non-assurés circulant malgré tout sur le réseau routier belge est l'utilisation de caméras de surveillance équipées de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (ANPR). Telles lecteurs de plaques d'immatriculation peuvent permettre à

la police ou la douane de consulter en temps réel le fichier de données mis à leur disposition par le Fonds qui l'actualise chaque jour, de telle manière que les véhicules non-assurés puissent être détectés de façon beaucoup plus fiable. Leur application doit être reprise dans la législation. La durée légale de conservation des données est fixée à sept ans en vertu de l'article 23 de la directive 2009/103/CE, transposée en droit belge par l'article 19bis-6, § 2 de la loi du 21 novembre 1989.

Certaines zones de police locale essaient d'inviter le SPF M&T à fournir une liste des véhicules non-assurés qui sont immatriculés dans leur zone. De tels fichiers sur mesure ne cadrent cependant pas avec le principe d'une banque-carrefour, ni avec l'organisation de la police où les données sont centralisées dans la Banque de données nationale générale. En outre, rien n'empêche les zones de police locale d'intervenir en remarquant sur leur territoire un véhicule non-assuré immatriculé dans la zone de compétence d'une autre unité de police. Ce constat indique bien que l'information fournie aux services de police pourrait être améliorée et en plus, une circulaire devrait être mise à leur disposition (conformément à la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police) concernant entre autres la mission légale que le Fonds réalise.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° Afin de pouvoir engager des caméras ANPR pour la détection et/ou la constatation de la non-assurance, le SPF Economie modifie la loi du 21 novembre 1989 sur la proposition du SPF M&T.
- 2° À l'occasion du contrôle technique, un contrôle portant sur l'obligation d'assurance sera ajouté à l'identification du véhicule. Le SPF M&T modifie à cet effet l'A.R. du 15 mars 1968 et le GOCA veille à l'implémentation de cette mesure dans les stations d'inspection automobile.
En cas de constatation d'une absence de carte verte valable lors de cette inspection automobile, les conséquences seront les suivantes :
 - une mention sera inscrite sur le certificat de contrôle technique ;
 - le Fonds en sera informé.
- 3° La Ministre de la Justice demande au Collège des Procureurs généraux de diffuser une circulaire contenant une information notamment à destination des services de police relative à la mission du Fonds en matière de détection de l'absence d'assurance et de la procédure de poursuite (en vertu de l'art. 5 de la loi du 5 août 1992 et en application de l'art. 5 de cette même loi).
- 4° Grâce à la réalisation des mesures proposées 6° et 7° du 2.1., on crée la possibilité pour tous les services de police délégués d'avoir la communication du fichier fourni par le Fonds concernant les personnes qui, selon les données connues, ne disposent apparemment pas de l'assurance légale obligatoire, quel que soit le domicile de ces personnes.
- 5° Le Fonds met de la même façon à la disposition de tous les services habilités à constater les délits de « non assurance » l'information selon laquelle la police d'assurance RC automobile correspondant à une certaine plaque d'immatriculation est suspendue, de sorte que, sur le terrain, il puisse être constaté par la police qu'un véhicule est mis en circulation alors que l'assuré a décidé de suspendre sa police d'assurance.

2.3. La politique en matière de sanctions

La sanction la plus répandue qui est infligée au propriétaire ou détenteur d'un véhicule automoteur ne respectant pas ses obligations en matière d'assurance RC est le paiement d'une amende. En vertu de l'art. 22 §1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, l'amende peut varier de « cent francs à mille francs », ce qui implique un montant réel de 600 à 6 000 euros. Une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois peut éventuellement accompagner cette amende. La même loi, à l'art. 20, donne à la police

et à la douane la possibilité de procéder à la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation, ou de prendre toute mesure destinée à garantir que le véhicule ne sera pas mis en circulation sur la voie publique. L'art. 24 détermine que les tribunaux peuvent prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus, ainsi que la confiscation du véhicule.

En vertu de l'art. 21 de la loi du 21 novembre 1989, lorsque la saisie se prolonge plus de trente jours, le procureur du Roi, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie peuvent décider l'aliénation d'un véhicule non assuré. A cette fin, ils transmettent leur décision d'aliénation à l'Organe central pour la Saisie et la Confiscation (OCSC) qui mandate le receveur des Services patrimoniaux (SPF Finances) pour réaliser l'aliénation, supervise le processus de vente, reçoit et gère le produit de l'aliénation qui se substitue au véhicule. Les mêmes autorités judiciaires peuvent également subordonner la levée de la saisie du véhicule au paiement d'une somme d'argent à l'OCSC.

Les tribunaux peuvent ordonner que cette somme d'argent ou le produit de l'aliénation du véhicule soit confisqué ou affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci (art. 25 de la loi du 21 novembre 1989).

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

1. **Si les services de contrôle repèrent sur la voie publique un véhicule qui n'est pas en règle en matière d'assurance, ils demanderont à la commune d'y placer un sabot immobilisant. Le SPF Économie modifie à cet effet la loi du 21 novembre 1989.**
2. **Développer, pour les véhicules saisis, des procédures effectives à mettre en œuvre par les Services patrimoniaux, notamment :**
 - par les centres de vente de biens meubles FinShop (actuellement à Bruxelles et, en projet, en Wallonie ainsi qu'en Flandre) ;
 - le maintien des documents à bord du véhicule lors de la transmission par la police aux Services patrimoniaux. Ce point est repris dans la circulaire du Collège des Procureurs généraux (voir 2.2, 3°) et en tant que directive de Centrex Circulation routière ;
 - par un examen de la faisabilité pratique d'un raccourcissement du délai dans lequel les véhicules saisis peuvent être vendus en prévoyant l'utilisation de matériel photographique afin de pouvoir décider quant à l'état du véhicule.

3. **Problématique des véhicules sans contrôle technique**

Tant en 2010 qu'en 2011, presque 80 000 infractions ont été constatées par la police en matière de non-respect du contrôle technique. Cette infraction est la plus souvent constatée sur base de l'art. 24, § 1er de l'A.R. du 15 mars 1968. La fédération des entreprises agréées pour le contrôle technique GOCA se réalise néanmoins que le nombre total de véhicules n'ayant pas passé le contrôle technique est plusieurs fois supérieur à ce nombre. En 2012, le pourcentage des véhicules sans contrôle technique était de 10 à 15%. En outre, il y a une tendance élevée : sur cinq ans, la proportion des véhicules sans contrôle technique a augmentée d'environ 50%.

3.1. **L'enquête administrative**

Actuellement, les propriétaires d'un véhicule qui n'a pas été présenté au contrôle technique reçoivent un rappel d'un organisme agréé de contrôle technique après une période de trois mois.

Le fichier sur lequel est basé l'envoi du rappel comporte un certain nombre d'erreurs. En outre, il existe une incohérence entre ce délai de rappel et le délai de quatre mois après lequel la plaque d'immatriculation d'un véhicule dont on se défait doit être renvoyée à la DIV pour radiation. Dans un tel cas, le rappel est superflu.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° Le SPF M&T, en collaboration avec le GOCA, s'efforce d'arriver à un fichier de données comportant le moins d'erreurs possible. Cela doit permettre aux organismes agréés de pouvoir mieux déterminer les dates auxquelles les véhicules doivent être présentés.
- 2° L'harmonisation de la période au terme de laquelle le centre de contrôle technique envoie un rappel pour la présentation du véhicule, avec le délai maximum pour la restitution de la plaque d'immatriculation. Dans une première phase, les deux délais seront fixés à trois mois. Après une évaluation de l'impact de l'amélioration de la banque de données sur la quantité de rappels, il sera éventuellement proposé de ramener ces deux délais à deux mois. Grâce au suivi plus strict, un deuxième rappel ne sera plus nécessaire.

3.2. La détection sur le terrain

Les mêmes manquements que pour les véhicules sans assurance sont constatés au niveau de l'accès des données pour la douane, de l'utilisation des données par les zones de police et des caméras ANPR.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° La sensibilisation des zones de police locale, de telle manière que l'utilisation des données en provenance du GOCA et mises à disposition de la Banque de données nationale générale de la police intégrée puisse être optimisée.
- 2° L'habilitation de la douane, par le SPF M&T, pour qu'elle puisse effectuer des contrôles, ce qui présuppose l'accès aux fichiers des véhicules sans contrôle technique dans la banque de données du SPF M&T (en provenance du GOCA).
- 3° Afin de pouvoir engager des caméras ANPR pour la détection et/ou la constatation du non-contrôle, le SPF M&T modifie la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

3.3. La politique en matière de sanctions

Lorsque la police constate qu'un véhicule n'est pas ou n'est plus en ordre en matière de contrôle technique, un certain nombre de considérations sont nécessaires pour déterminer s'il y a lieu d'adresser un avertissement ou de dresser un procès-verbal. C'est le verbalisant qui, en fin de compte, prend la décision.

En général, cependant, le véhicule ne dépasse que de peu le délai de présentation au contrôle technique (un ou quelques mois), et aucune autre infraction grave n'est constatée. Alors on se limite à un PV d'avertissement. Par contre, si, de manière évidente, la date du contrôle technique a été sciemment dépassée (plusieurs mois) ou si d'autres infractions sont constatées (au niveau de l'assurance, de l'immatriculation ou de manquements techniques graves), un procès-verbal sera dressé.

En vertu de la loi du 21 juin 1985, art. 4 §1^{er}, les infractions sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de « dix francs à dix mille francs ».

L'annexe 2 à l'A.R. du 1^{er} septembre 2006 prévoit les amendes suivantes pour les véhicules utilitaires :

- si le conducteur ne peut présenter de certificat de contrôle technique : 900 euros ;
- si le conducteur ne peut présenter de certificat de contrôle technique, mais l'existence du certificat de contrôle technique peut être immédiatement prouvée : 50 euros ;

Plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur

- si le certificat de contrôle technique soumis est faux, a été falsifié ou détruit ou si des données indiquées ont été falsifiées ou détruites : 1 800 euros.

La circulaire ministérielle du 13 janvier 2012 définit à l'art. 1, 4° que les suppléments suivants seront demandés en cas de présentation tardive d'un véhicule :

- lors du premier mois : 7,40 euros ;
- lors des deuxième et troisième mois : 10,60 euros ;
- lors des quatrième, cinquième et sixième mois : 15,90 euros ;
- après le sixième mois : 26,50 euros.

⇒ *Mesure proposée*

Rendre punissable le fait qu'un véhicule qui a été immatriculé, mais reste en défaut de l'obligation de contrôle technique, même s'il ne se trouve pas sur la voie publique, en modifiant par le SPF M&T l'art. 24 de l'AR du 15 mars 1968 portant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules.

4. Actions communes pour le moyen et le long terme

Le groupe de travail constate qu'une partie des manquements en matière d'assurance et de contrôle technique est à attribuer à l'ignorance, tant vis-à-vis de l'obligation que vis-à-vis des conséquences en cas de non-respect.

En outre, il manque des statistiques fiables, par exemple au niveau des véhicules automoteurs sans contrôle technique et de la poursuite des délits en question.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° Le groupe de travail est chargé par les ministres, sous la coordination du SPF M&T de déterminer des critères en vue de mesurer le nombre de véhicules automoteurs qui sont en circulation, dont l'obligation de l'assurance vis-à-vis des tiers et les exigences en matière de contrôle technique ne sont pas respectées et en vue de développer des indicateurs à ce niveau, qui serviront de point de références pour les autorités et les acteurs impliqués.
- 2° Le groupe de travail sera chargé par les ministres de lancer une campagne de sensibilisation et d'information sous la coordination de l'IBSR (*priorité : une première campagne au courant de 2013*). Cela comportera les éléments suivants :
 - Une meilleure prise de conscience, par les propriétaires et conducteurs de véhicules automoteurs, du suivi plus strict mis en place par ce plan d'action et des conséquences du non-respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique. Au niveau des conséquences, non seulement les sanctions seront mises en évidence, mais aussi les conséquences pour les victimes et pour eux-mêmes sur le plan technique de l'assurance (obligation de remboursement des indemnités payées aux victimes ; la suppression des indemnités, par le Fonds, au propriétaire du véhicule non-assuré qui est impliqué dans un accident ainsi qu'à ses ayant-droit ; etc.). En ce qui concerne l'obligation de contrôle technique, la campagne de sensibilisation informera aussi des possibilités d'éviter les longs temps d'attente, afin que ces derniers ne servent plus d'excuse pour une présentation tardive.
 - Stimuler le respect des obligations légales en matière de possession et d'utilisation de véhicules par le biais d'un programme d'enseignement, par exemple dans le cadre du « Permis de conduire à l'école » et des leçons théoriques d'une formation à la conduite.
 - Prévoir des actions spécifiques pour des groupes cibles particuliers, comme les cyclomoteurs (à la suite de l'extension de l'obligation d'immatriculation) et les

propriétaires de véhicules utilisés principalement ou exclusivement sur des terrains privés (comme certains véhicules utilitaires légers).

- 3° Le projet d'une circulaire et une modification de la loi si nécessaire, par le SPF Intérieur, en vue de vérifier systématiquement, lors d'infractions routières (notamment celles qui sont constatées de façon automatique, comme les excès de vitesse), si le véhicule est aussi en ordre du point de vue assurance et contrôle technique.
- 4° L'opérationnalisation de la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV), sous la coordination du SPF M&T, devra faciliter le combat sur le terrain quant à la consultation de certaines données concernant les véhicules sans assurance ou sans contrôle technique par les services de contrôle. D'une part, les données seront plus vite disponibles, et une requête par voie électronique deviendra parfaitement possible par la reconnaissance des plaques d'immatriculation et le retour d'un feed-back à la BCV. D'autre part, la BCV crée la possibilité de croiser les données de différentes sources de telle manière que la priorité peut être donnée à la détection des propriétaires qui sont négligents dans différents domaines (taxe, assurance, contrôle technique); l'intégration des données de taxation exige un accord ou protocole de coopération avec les Régions.

5. Évaluation

Lors de la première année de l'entrée en vigueur du plan d'action, un rapport d'évaluation sera établi tous les trois mois. Un groupe de travail, comportant une représentation de chaque organisation concernée par ce plan, rédigera ce rapport. Le secrétariat de ce groupe de travail sera confié au Directeur général de la Mobilité et Sécurité routière du SPF M&T. Le secrétariat pourra se baser là-dessus pour obtenir des informations et des données statistiques des membres du groupe de travail, le cas échéant uniquement à usage interne (entre autres sur la base de l'action 4.1°).

Bruxelles, 1 mars 2013.

Le Ministre des Finances,
S. VANACKERE
Le Ministre de l'Économie,
J. VANDE LANOTTE
La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET
La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM
Le Secrétaire d'État à la Mobilité,
M. WATHELET

Actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen

Gelet op de beleidsdoelstellingen van de Federale Regering en de bevoegde Ministers in het bijzonder;

Gelet op de vergaderingen van de gelijknamige werkgroep op 3 april 2012, 24 mei 2012, 29 juni 2012 en 11 oktober 2012, waarin overeenstemming werd bereikt tussen de vertegenwoordigers van Assuralia, het Centraal Orgaan voor de Inbeslagneming en de Verbeurdverklaring, Centrex Wegverkeer (Politie), het College van Procureurs-generaal, de Federale Wegpolitie, FEDERAUTO, FOD Binnenlandse Zaken, FOD Economie, FOD Financiën (Algemene Administratie der Douane en Accijnzen; Patrimoniumdiensten), FOD Justitie (Dienst voor het Strafrechtelijk Beleid), FOD Mobiliteit en Vervoer (M&V), het Gemeenschappelijk MotorWaarborgFonds (verder "het Fonds"), GOCA en de Vaste Commissie van de Lokale Politie;

Overwegende dat hoe langer hoe meer voertuigen van het Belgische wegnnet gebruikmaken, met een stijging van het aantal voertuigen dat niet beantwoordt aan de wettelijke keurings- en/of verzekeringsvereisten, waardoor hun impact toeneemt;

Overwegende dat de moderne technologieën het mogelijk maken deze voertuigen op een meer efficiënte wijze op te sporen;

Overwegende dat de maatschappelijke legitimiteit van het beleid verhoogt wanneer de bevolking ervan bewust is dat de naleving van wettelijke verplichtingen op een hoog niveau wordt gehandhaafd;

Komen de Minister van Financiën, de Minister van Economie, de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie en de Staatssecretaris voor Mobiliteit het volgende overeen:

1. Toepassingsgebied

Dit actieplan bepaalt maatregelen voor elk van de betrokken partijen om de naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van voertuigen te versterken, zoals bepaald respectievelijk door de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (in het bijzonder art. 23 tot 26).

Deze maatregelen beogen de volgende doelstellingen:

- de verhoging van de verkeersveiligheid;
- de verhoging van de veiligheid van alle weggebruikers;
- het vermijden dat verkeersslachtoffers worden geconfronteerd met motorrijtuigen waarvoor de verzekeringsplicht niet is nageleefd;
- de bestrijding van de oneerlijke concurrentie door bedrijven die verzuimen aan de verzekerings- en keuringsplicht;
- de bescherming van het leefmilieu.

2. Problematiek van de niet-verzekerde voertuigen

Momenteel wordt het aandeel voertuigen dat in België rondrijdt zonder te voldoen aan de verzekeringsplicht, geschat op 1 à 1,5%. Hoewel dit in internationaal perspectief beperkt is, moet het mogelijk zijn de strijd tegen de niet-verzekering op te voeren. Evenwel in het besef dat er verschillende redenen kunnen zijn waarom een voertuig niet-verzekerd is en deze voertuigen niet altijd onderschept kunnen worden (onder andere omdat het voertuig niet ingeschreven hoeft te zijn, omdat het voertuig in het buitenland is ingeschreven of omdat het voertuig zich slechts uitzonderlijk op de openbare weg bevindt).

De werkgroep raadt aan de strijd tegen de niet-verzekering te voeren met behulp van de moderne technologieën en op basis van gegevensbestanden die zo geactualiseerd mogelijk zijn. Dergelijke ICT-gerichte benadering past in de hier voorgestelde maatregelen.

2.1. De administratieve vaststelling.

Hercules is de benaming van de informaticatoepassing waarvan de rol erin bestaat de niet-verzekering in België op te sporen en te melden. De FOD M&V en de verzekeringsondernemingen moeten binnen de maand iedere wijziging van de gegevens invoeren in het bestand dat Veridass heet en waarvan het Fonds de verwerker is krachtens artikel 19bis-6 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering en opgericht ter identificatie van de BA Autoverzekeraar. Hercules vangt momenteel een 50.000-tal opsporingen aan op jaarbasis.

Wat de gegevens van de verzekeringsondernemingen betreft, kan de overdracht van gegevens tussen de verzekeringsondernemingen en Veridass nog optimaler verlopen. Het niet gebruiken van de elektronische inschrijvingsprocedure via de webtoepassing is één van de oorzaken die maakt dat een overeenstemming tussen een afgeleverde plaat en een verzekeringscontract niet altijd onmiddellijk kan gevonden worden.

Krachtens het artikel 19bis van de wet is het Fonds er toe verplicht, op grond van de inlichtingen waarover het beschikt als verwerker van het bestand opgericht met het oog op de identificatie van de BA Auto verzekeraar, degene waarvan wordt vermoed eigenaar te zijn van een motorrijtuig waarvoor de verzekeringsplicht niet is nageleefd, aan te schrijven, met het oog op het verwerven van de inlichtingen waaruit moet blijken dat dit vermoeden overeenstemt met de werkelijkheid of niet. De termijn om op het verzoek van het Fonds te antwoorden is wettelijk één maand.

Het Fonds houdt bij de aan te schrijven personen minstens rekening met de volgende gegevens:

- de niet-schrapping van het kenteken binnen een termijn van twee maanden nadat volgens de verzekeraar de polis werd beëindigd;
- de dossiers van het Tarifieringsbureau BA Auto die worden beëindigd wegens het niet aanvaarden van het aanbod dat door het Tarifieringsbureau werd gericht tot degene waarvan blijkt dat hij zijn kenteken niet doet schrappen, en die evenmin blijkens de inlichtingen in het bezit van het Fonds, een polis afsluit bij een verzekeringsonderneming;
- de niet-identificatie van de verzekeraar ter gelegenheid van de verzoeken tot identificatie die tot het Fonds werden gericht en waaruit blijkt dat het motorrijtuig nog steeds in het verkeer wordt geacht te zijn gesteld.

Met het oog op het meedelen aan de politie van die gevallen waarbij het Fonds de persoon krachtens artikel 19bis van de wet heeft aangeschreven, doch geen informatie heeft ontvangen waaruit de verzekering blijkt, stelt het Fonds heden per brief de korpsverste van de politiezone van de woonplaats van de persoon op de hoogte van het resultaat van het gevoerde onderzoek.

⇒ *Voorgestelde maatregelen (in vet = prioritair uit te voeren)*

- 1° Het Fonds werkt maatregelen uit, of versterkt de bestaande, ten aanzien van die verzekeringsondernemingen die de verplichtingen inzake de kwaliteit van de meegedeelde gegevens of de termijn niet naleven.
- 2° De FOD M&V deelt binnen de kortst mogelijke termijn de te verwerken gegevens in het hem toebehorende bestand aan het Fonds mee.
- 3° De implementatie door de FOD M&V van de inschrijving van de motorvoertuigen waarvoor geen rijbewijs is vereist, zoals de bromfietsen (met vermelding van de categorie waartoe de bromfiets behoort), zou het Fonds toelaten ook met betrekking tot deze motorrijtuigen de niet-naleving van de verzekeringsplicht te onderzoeken.
- 4° Voor zover niet van de webtoepassing tot inschrijving wordt gebruik gemaakt, moeten de BA Auto verzekeraars kunnen vernemen wie op de aanvraag van inschrijving het attest van verzekering heeft geplaatst. Assuralia, het Fonds en de FOD M&V bepalen het meest geschikte middel ter realisatie van dit punt op middellange termijn.
- 5° Om de middelen waarover het beschikt optimaal in te zetten, zal het Fonds op basis van meer gerichte opzoeken de eigenaars waarvan wordt vermoed dat zij de verzekeringsplicht niet naleven, aanschrijven, zodat een grotere kans bestaat dat wie door het Fonds wordt aangeschreven daadwerkelijk een persoon is zonder BA Auto verzekering.
- 6° Er dient een geautomatiseerde procedure te worden uitgewerkt door de geïntegreerde politie die toelaat dat het Fonds aan alle politiediensten bevoegd voor het vaststellen van het misdrijf "niet-verzekering" door middel van deze procedure te kennen geeft dat een persoon door het Fonds werd aangeschreven volgens de wettelijke vereisten, maar op basis van de inlichtingen in het bezit van het Fonds niet over de wettelijk vereiste verzekering beschikt.
- 7° De FOD Binnenlandse Zaken deelt aan het Fonds de identiteit mee van ieder van deze politiediensten. De bijwerkingen van het bestand verwerkt door het Fonds inzake de detectie van de niet-verzekering dienen beschikbaar te zijn voor al deze diensten. Deze diensten dienen tevens op grond van dezelfde procedure het Fonds op de hoogte te brengen van de gegevens die zij bekomen inzake de naleving van de verzekeringsplicht met betrekking tot de personen die in het bestand voorkomen.
- 8° Het Fonds deelt met onmiddellijke ingang de bestanden van de niet-verzekerde voertuigen mee aan de Administratie der douane en accijnzen. Het douanepersoneel is ingevolge art. 29 van de wet van 21 november 1989 reeds bevoegd voor het toezicht op de niet-verzekering, aangezien zij bevoegde personen zijn in de zin van art. 3, 7° van het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975.

2.2. De detectie op het terrein

De politie heeft in 2010 27.357 inbreuken ten aanzien van deze verplichting vastgesteld. Aangezien het uitblijven van een reactie van de eigenaar van een voertuig geen misdrijf is, worden hiervoor geen processen-verbaal opgesteld.

De douane is gemachtigd om de naleving van de verzekeringsplicht te verifiëren, maar is momenteel beperkt in de uitvoering van haar controleopdracht aangezien zij geen toegang heeft tot de bestanden van het Fonds (vandaar de actie voorgesteld onder 2.1. 8°).

Een cruciaal hulpmiddel in het opsporen van de niet-verzekerde voertuigen die desondanks op het Belgische wegennet rondrijden, is het gebruik van camera's die zijn uitgerust met automatische nummerplaattherkenning (ANPR). Via zulke nummerplaatlezers kan de beambte van politie of douane in *real-time* verbinding staan met het gegevensbestand dat dagelijks bijgewerkt door het Fonds ter beschikking wordt gesteld, zodat met een veel grotere betrouwbaarheid de niet-verzekerde voertuigen kunnen worden opgespoord. Hun toepassing moet in de wetgeving worden opgenomen.

Actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen

De bewaartermijn van de informatie wordt vastgelegd op zeven jaar krachtens artikel 23 van richtlijn 2009/103/EG, omgezet naar Belgisch recht door artikel 19bis-6, § 2 van de wet van 21 november 1989.

Sommige lokale politiezones verzoeken de FOD M&V tot het leveren van een lijst met de niet-verzekerde voertuigen ingeschreven in hun zone. Zulke bestanden op maat stroken echter niet met het principe van een kruispuntbank, noch met de politionele organisatie waar de gegevens gecentraliseerd zijn in de Algemene Nationale Gegevensbank. Niets belet bovendien dat lokale politiezones ook optreden indien zij een niet-verzekerd voertuig op hun grondgebied opmerken dat ingeschreven staat in de bevoegdheidszone van een andere politie-eenheid. Deze vaststelling houdt wel in dat de informatie aan de politiediensten voor verbetering vatbaar is en tevens zou hen een omzendbrief ter beschikking moeten worden gesteld (overeenkomstig de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt) betreffende o.m. de wettelijke opdracht die wordt vervuld door het Fonds.

⇒ *Voorgestelde maatregelen (in vet = prioritair uit te voeren)*

- 1° **Om ANPR-camera's te kunnen inzetten voor het detecteren en/of vaststellen van de niet-verzekering, wijzigt de FOD Economie, op voorstel van de FOD M&V, de wet van 21 november 1989.**
- 2° **Bij gelegenheid van de technische keuring wordt de identificatie van het voertuig nagegaan, waaraan de controle van de verzekeringsplicht zal worden toegevoegd. De FOD M&V wijzigt daartoe het KB van 15 maart 1968 en GOCA verzorgt de implementatie van deze maatregel in de keuringsstations.**
Wanneer de keuring de afwezigheid van een geldige groene kaart vaststelt, dan komen er twee gevolgen:
 - **er komt een vermelding op het keuringsbewijs;**
 - **het Fonds wordt op de hoogte gesteld.**
- 3° **De Minister van Justitie vraagt aan het College van Procureurs-generaal een omzendbrief te verspreiden die met name inlichtingen bevat bestemd voor de politiediensten met betrekking tot de opdracht van het Fonds inzake opsporing van niet-verzekering en over de vervolgingsprocedure (in overeenstemming met art. 5 van de wet van 5 augustus 1992 en ter uitvoering van art. 15 van dezelfde wet).**
- 4° **Door het realiseren van de voorgestelde maatregelen 6° en 7° van 2.1. wordt het mogelijk voor alle daartoe gemachtigde politiediensten inzage te hebben in het bestand dat door het Fonds wordt aangeleverd betreffende de personen die volgens de gekende gegevens niet over de wettelijk vereiste verzekering blijken te beschikken, welke ook de woonplaats is van deze personen.**
- 5° **Het Fonds stelt op dezelfde wijze ten aanzien van alle diensten bevoegd voor het vaststellen van het misdrijf "niet-verzekering" de inlichting ter beschikking dat de met een bepaald kenteken overeenstemmende BA Auto polis is geschorst, zodat op het terrein door de politie kan vastgesteld worden dat een voertuig in het verkeer is gesteld hoewel de verzekeringsnemer de polis heeft doen schorsen.**

2.3. Het sanctioneringsbeleid

De meest voorkomende straf voor de eigenaar of houder van het motorrijtuig die niet voldoet aan de BA autoverzekering, is een geldboete. Krachtens art. 22 §1 van de wet van 21 november 1989 kan de boete variëren "van honderd frank tot duizend frank", wat een reëel bedrag van 600 EUR tot 6.000 EUR impliceert. Al dan niet samen met deze geldboete kan een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden worden opgelegd. Dezelfde wet geeft in art. 20 de mogelijkheid aan politie en douane om beslag te leggen op het rijtuig of op de kentekenplaten ervan en om ledere maatregel te nemen

die ertoe strekt te waarborgen dat het rijtuig niet op de openbare weg zal worden gebracht. Art. 24 bepaalt dat de rechtbanken voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste vijf jaar de vervallenverklaring kunnen uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen en de verbeurdverklaring van het voertuig bevelen.

Krachtens art. 21 van de wet van 21 november 1989, kan, wanneer het beslag langer duurt dan dertig dagen, de procureur des Konings, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is, beslissen tot de vervreemding van een niet-verzekerd voertuig. Daartoe maken zij hun beslissing tot vervreemding over aan het Centraal Orgaan voor de Inbeslagneming en de Verbeurdverklaring (COIV) dat de ontvanger van de Patrimoniumdiensten (FOD Financiën) gelast om de vervreemding uit te voeren, toezicht uitoefent op het verkoopproces en het product van de vervreemding dat het voertuig vervangt, ontvangt en beheert. Dezelfde gerechtelijke autoriteiten kunnen ook de opheffing van de inbeslagneming doen afhangen van het betalen van een geldsom aan het COIV.

De rechtbanken kunnen bevelen dat deze geldsom of de opbrengst van de vervreemding van het voertuig in beslag wordt genomen of bestemd wordt voor de vergoeding van de door het rijtuig veroorzaakte schade (art. 25 van de wet van 21 november 1989).

⇒ *Voorgestelde maatregelen (In vet = prioritair uit te voeren)*

- 1° **Indien de controlediensten een voertuig op de openbare weg opmerken dat in overtreding is met de verzekeringsplicht, zullen ze de gemeente vragen een wielklem te laten plaatsen. De FOD Economie wijzigt daartoe de wet van 21 november 1989.**
- 2° **Het uitwerken van effectieve procedures voor de in beslag genomen voertuigen door de Patrimoniumdiensten van de FOD Financiën, in het bijzonder:**
 - **door de verkoopscentra van de roerende goederen FinShop (momenteel in Brussel en gepland voor Wallonië en Vlaanderen);**
 - **het behoud van de boorddocumenten in het voertuig bij overdracht ervan door de politie aan de Patrimoniumdiensten. Dit punt wordt opgenomen in de omzendbrief van het College van Procureurs-generaal (zie 2.2, 3°) en als richtlijn van Centrex Wegverkeer;**
 - **door een onderzoek naar de praktische haalbaarheid van het inkorten van de termijn waarin de in beslag genomen voertuigen verkocht kunnen worden, via het gebruik van fotomateriaal om een beslissing te nemen over de staat van het voertuig.**

3. **Problematiek van de niet-gekeurde voertuigen**

Zowel in 2010 als in 2011 heeft de politie bijna 80.000 inbreuken vastgesteld voor niet-gekeurde voertuigen. De inbreuk wordt doorgaans vastgesteld op basis van art. 24 §1 van het KB van 15 maart 1968. De federatie van de erkende ondernemingen voor autokeuring GOCA realiseert zich echter dat het aantal niet-gekeurde voertuigen een veelvoud hiervan bedraagt. In 2012 situeerde het percentage niet-gekeurde voertuigen zich in een grootteorde van 10 à 15%. Bovendien doet zich een stijgende tendens voor: op vijf jaar tijd steeg het aandeel niet-gekeurde voertuigen met circa 50%.

3.1. **De administratieve vaststelling**

Momenteel ontvangen eigenaars van een voertuig die zich niet op de keuring hebben gemeld, een rappel van de erkende onderneming voor autokeuring na een periode van drie maanden.

Het bestand op basis waarvan de rappel wordt verzonden, bevat een aantal fouten. Daarnaast is er een incoherentie tussen deze herinneringstermijn en de termijn van vier maanden om, bij het zich ontdoen van een voertuig, de kentekenplaat voor schrapping aan de D.I.V. te bezorgen. In dit geval is een dergelijke rappel dus overbodig.

⇒ *Voorgestelde maatregelen (in vet = prioritair uit te voeren)*

- 1° De FOD M&V streeft, in samenwerking met GOCA, naar een gegevensbestand dat zo weinig mogelijk fouten bevat. Dat moet de erkende ondernemingen toelaten om de datum waarop de voertuigen moeten worden uitgenodigd correct te bepalen.
- 2° Het gelijkschakelen van de periode voor een herinnering tot keuring vanuit de erkende onderneming met de maximale termijn voor het inleveren van de kentekenplaat. In een eerste fase worden beide termijnen drie maanden. Na een evaluatie van het effect op de hoeveelheid rappels door het verbeteren van het gegevensbestand, zal desgevallend worden voorgesteld beide termijnen naar twee maanden terug te brengen. Door de striktere opvolging is geen nood aan een tweede rappel.

3.2. De detectie op het terrein

Dezelfde tekortkomingen op het vlak van de toegang tot de gegevens voor de douane, het gebruik van de gegevens door de lokale politiezones en de ANPR-camera's stellen zich als voor de niet-verzekerde voertuigen.

⇒ *Voorgestelde maatregelen (in vet = prioritair uit te voeren)*

- 1° Sensibilisering van de lokale politiezones zodat het gebruik van de gegevens, die afkomstig zijn van GOCA en ter beschikking gesteld worden via de Algemene Nationale Gegevensbank van de geïntegreerde politie, wordt geoptimaliseerd.
- 2° Machtiging verlenen door de FOD M&V aan de douane om controles uit te voeren, wat de toegankelijkheid van de bestanden van de niet-gekeurde wagens in de databank van de FOD M&V (afkomstig van GOCA) veronderstelt.
- 3° Om ANPR-camera's te kunnen inzetten voor het detecteren en/of vaststellen van de niet-keuring, wijzigt de FOD M&V de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

3.3. Het sanctioneringsbeleid

Wanneer de politiebeambte vaststelt dat een voertuig niet (meer) geldig gekeurd is, dan zullen een aantal overwegingen meespelen om te besluiten een proces-verbaal van waarschuwing dan wel een proces-verbaal (PV) op te stellen. Het is de verblissant die uiteindelijk de beslissing neemt.

Vaak echter valt het voertuig slechts een korte termijn buiten de keuringsdatum (één tot enkele maanden) en worden geen andere ernstige inbreuken vastgesteld. Dan beperkt men zich tot een waarschuwing PV. Als daarentegen de keuringsdatum duidelijk moedwillig overschreden is (meerdere maanden) of wanneer er andere inbreuken vastgesteld worden (onverzekerd, inschrijving niet in orde of ernstige technische tekortkomingen) dan zal er PV opgesteld worden.

Volgens de wet van 21 juni 1985, art. 4 §1, bedragen de mogelijke straffen een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete "van tien frank tot tienduizend frank".

Bijlage 2 van het KB van 1 september 2006 voorziet volgende geldboetes voor bedrijfsvoertuigen:

- de bestuurder kan geen geldig keuringsbewijs voorleggen: 900 EUR;
- de bestuurder kan geen geldig keuringsbewijs voorleggen, maar het bestaan van het keuringsbewijs werd onmiddellijk aangetoond: 50 EUR;
- het voorgelegde keuringsbewijs is vals, werd vervalst of vernietigd of de erop voorkomende gegevens werden vervalst of vernietigd: 1800 EUR.

De ministeriële omzendbrief van 13 januari 2012 bepaalt in art. 1, 4° volgende toeslagen voor een laattijdige volledige keuring van een voertuig:

- in de eerste maand: 7,40 EUR;
- tijdens de tweede en derde maand: 10,60 EUR;
- tijdens de vierde, vijfde en zesde maand: 15,90 EUR;
- na de zesde maand: 26,50 EUR.

⇒ *Voorgestelde maatregel*

Het voertuig dat werd ingeschreven, maar niet voldoet aan de keuringsplicht, ook strafbaar stellen als het zich niet op de openbare weg bevindt, via een wijziging door de FOD M&V van art. 24 van het KB van 15 maart 1968 betreffende de technische eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen.

4. Gezamenlijke acties op middellange en lange termijn

De werkgroep stelt vast dat een deel van het verzuim van de verzekerings- en keuringsplicht toe te schrijven is aan onwetendheid, zowel ten aanzien van de verplichting als zodanig, als ten aanzien van de gevolgen van de niet-naleving.

Daarnaast ontbreekt het aan betrouwbare statistieken, bijvoorbeeld op het vlak van het aantal niet-gekeurde motorvoertuigen en van de vervolging van de misdrijven in kwestie.

⇒ *Voorgestelde maatregelen (in vet = prioritair uit te voeren)*

- 1° De werkgroep wordt door de Ministers belast om, onder de coördinatie van de FOD M&V, criteria te bepalen met het oog op het meten van het aantal motorrijtuigen in het verkeer waarvoor de verzekeringsplicht ten aanzien van derden enerzijds, en de vereisten inzake keuring anderzijds, niet zijn nageleefd en om indicatoren op dit vlak te ontwikkelen die dienstig zijn als referentiepunt voor de overheden alsook voor de betrokken actoren.
- 2° De werkgroep wordt door de Ministers belast om, onder de coördinatie van het BIVV, een sensibiliserings- en informatiecampagne op te zetten (*prioritair: een eerste campagne in 2013*). Elementen hierin zijn:
 - Het verhogen van het bewustzijn bij de eigenaars en bestuurders van motorrijtuigen aangaande de striktere opvolging naar aanleiding van dit actieplan en de gevolgen van de niet-naleving van de verzekerings- en keuringsplicht. Inzake de gevolgen zal niet alleen de bestraffing onder de aandacht worden gebracht, maar ook de gevolgen voor de verkeersslachtoffers alsook voor henzelf op verzekeringstechnisch vlak (verplichting tot het terugbetalen van de vergoedingen die werden uitgekeerd aan de slachtoffers, de uitsluiting van vergoeding vanwege het Fonds ten aanzien van de eigenaar waarvan een niet-verzekerd voertuig is betrokken bij het ongeval alsook zijn rechthebbenden, ...). Wat de keuringsplicht betreft, zal de sensibiliseringscampagne ook de mogelijkheden belichten om lange wachttijden te vermijden, zodat men daarin geen aanleiding kan vinden om zich laattijdig te melden.
 - De naleving van de wettelijke verplichtingen inzake het bezit en gebruik van voertuigen stimuleren via de onderwijsprogramma's, bijvoorbeeld in het kader van 'Rijbewijs op School' en in de theorielessen van de rijopleiding.
 - Specifieke acties voorzien voor bijzondere doelgroepen, zoals bromfietsen (naar aanleiding van de uitbreiding van de inschrijvingsplicht) en eigenaars van voertuigen welke hoofdzakelijk of uitsluitend op privéterreinen worden gebruikt (zoals sommige lichte bedrijfsvoertuigen).

- 3° Het ontwerpen van een omzendbrief door de FOD Binnenlandse Zaken, en zo nodig ook een wetswijziging, om bij verwerking van verkeersovertredingen (met name indien zij op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, zoals te hoge snelheid) systematisch na te gaan of het voertuig in orde is qua verzekering en keuring.
- 4° De operationalisering van de Kruispuntbank Voertuigen (KBV) onder de coördinatie van de FOD M&V zal de strijd op het terrein wat betreft de consultatie van bepaalde gegevens van niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen door de controlediensten faciliteren. Enerzijds zullen de gegevens sneller beschikbaar zijn en door kentekenplaatherkenning en terugkoppeling naar de KBV wordt een online bevraging perfect mogelijk. Anderzijds creëert de KBV de mogelijkheid om de gegevens van de verschillende bronnen te kruisen, zodat prioriteit kan worden verleend aan de opsporing van eigenaars van voertuigen die op verschillende domeinen nalatig zijn (belastingen, verzekering, keuring); het integreren van de gegevens van de belastingen vereist een samenwerkingsakkoord of -protocol met de gewesten.

5. Evaluatie

Tijdens het eerste jaar dat het actieplan van kracht is, zal er om de drie maanden een evaluatieverslag worden opgesteld. Een werkgroep met vertegenwoordiging van elk van de bij dit plan betrokken organisaties zal dit verslag opstellen. Het secretariaat van deze werkgroep wordt toevertrouwd aan de Directeur-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD M&V. Het secretariaat zal daartoe een beroep kunnen doen op informatie en statistische gegevens van de leden van de werkgroep, desgevallend uitsluitend voor intern gebruik (onder andere op basis van actie 4.1°).

Brussel, 1 maart 2013.

De Minister van Financiën,
S. VANACKERE
De Minister van Economie,
J. VANDE LANOTTE
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET