

Databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens: kwaliteit en gebruik door de politiediensten bij verkeershandhaving

Het Rekenhof onderzocht of de centrale databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens kwaliteitsvolle gegevens bevatten en of zowel de Lokale Politie als de Federale Politie deze informatie op een effectieve en efficiënte manier kunnen raadplegen en aanwenden bij verkeershandhaving. Het efficiënter maken van verkeerscontroles door het *in real time* toegang verlenen tot alle nodige en kwaliteitsvolle gegevens over rijbewijzen en voertuigen (incl. over de technische controle en de verplichte aansprakelijkheidsverzekering) alsook de automatische opsporing van overtreders op basis van die gegevens, vormen immers één van de hoekstenen van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Dat plan stelt de *all for zero*-ambitie voorop, waarbij wordt gestreefd naar een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 en nul verkeersdoden tegen 2050.

In zijn onderzoek stelde het Rekenhof echter verschillende tekortkomingen vast bij de kwaliteit van de gegevens in de centrale databanken alsook wat betreft de terbeschikkingstelling van informatie aan de politiediensten.

Kwaliteit van rijbewijs- en voertuiggegevens

De gegevens in de centrale kruispuntbank van de rijbewijzen (Mercurius), die wordt beheerd door de FOD Mobiliteit, zijn niet altijd volledig en accuraat. Zo bestaan er voor de gegevens aangeleverd door andere partners (over medische geschiktheid, rijexamens enz.) geen sluitende garanties dat de informatie altijd volledig of accuraat is en is het risico reëel dat personen mogelijk niet aan de voorwaarden voldoen om over een geldig rijbewijs te beschikken.

Wat de gegevens betreft over het verval van het recht tot sturen zijn de griffies van de parketten verantwoordelijk voor de invoer ervan in de aan Mercurius gekoppelde databank op het moment dat een verval ingaat. Er bestaan echter onvoldoende garanties dat dit tijdig gebeurt. Daarnaast zorgt de lange periode (weken tot maanden) tussen het vonnis en de aanvang van het verval ervoor dat de betrokkenen met een aankomend rijverbod een nieuw rijbewijs kunnen bekomen na een valse aangifte van verlies. Volgens de geïnterviewde politiediensten vormt dit een pertinent probleem.

Daarnaast registreren zowel de lokale als de federale politiediensten, ondanks het bestaan van een interne richtlijn binnen de Geïntegreerde Politie (GPI), de tijdelijk ingehouden rijbewijzen niet altijd in de eigen nationale databank waardoor deze informatie in de databank onvolledig is. Bovendien is er een risico op fouten bij de registratie van de informatie, aangezien er geen unieke identificatiegegevens van de overtreder worden gebruikt (zoals het rijksregisternummer).

Wat de kruispuntbank van de voertuigen betreft, die ook door de FOD Mobiliteit wordt beheerd, stelt het Rekenhof vast dat de FOD, om administratieve redenen, een deel van de dossiers betreffende de

technische keuring verwerpt en deze voertuigen (67.736 voertuigen in 2021) niet als geldig gekeurd opneemt in die kruispuntbank. Daarnaast is de informatie over de gebruikelijke bestuurder van een huur- of leasingwagen soms onvolledig. Dit bemoeilijkt de opvolging van overtredingen waarbij de identiteit van de bestuurder niet ter plaatse wordt gecontroleerd (bv. in het geval van een melding door een camera voor automatische nummerplaatherkenning (ANPR - *Automatic Number Plate Recognition*)).

Er ontbreekt ook accurate informatie over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. De kruispuntbank van de voertuigen neemt alleen informatie van de eerste verzekeringspolis op. In de externe Veridassdatabank van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, waarin tot begin 2023 de actuele polissen werden bijgehouden, blijkt dan weer dat informatie vaak achterhaald is. Daardoor blijken voertuigen, waarvan bij een controle wordt vermoed dat ze niet-verzekerd zijn, vaak wel over een verzekeringspolis te beschikken, en worden, omgekeerd, voertuigen die niet meer verzekerd zijn, niet als dusdanig geïdentificeerd. De vanaf 2023 operationele *Proof of Insurance*-databank, die Veridass vervangt, beoogt weliswaar altijd *real time* informatie te bevatten, maar zonder dat daarvoor afdwingbare garanties werden vastgelegd.

Raadpleging van rijbewijs- en voertuiggegevens

Het Rekenhof onderzocht ook of de politiediensten steeds over de juiste informatie op het juiste ogenblik en op de juiste plaats kunnen beschikken om hun opdrachten op een efficiënte manier te kunnen uitvoeren. Die informatiegestuurde politiezorg werd vooropgesteld door de ministeriële MFO-3-richtlijn van 14 juni 2002 (i.v.m. het informatiebeheer), de gemeenschappelijke bindende richtlijn van 4 augustus 2021 (over de koppeling van gegevensbanken) en het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Dit toegankelijk maken van de gegevens in de databanken is de verantwoordelijkheid van de Directie van de Politie Informatie en de ICT-middelen (DRI) van de Federale Politie.

Om de centrale databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens *in real time* te kunnen raadplegen, beschikken agenten over de applicaties Portal (hoofdzakelijk bureau-applicatie) en FOCUS (hoofdzakelijk als mobiele applicatie). Deze applicaties maken het mogelijk snel toegang te hebben tot de centrale databanken. Hierbij merkt het Rekenhof op dat zowel wat de rijbewijzen als de voertuigen betreft de noodzakelijke informatie niet toegankelijk is via de beschikbare applicaties. Hierdoor is het niet mogelijk de centrale databanken daadwerkelijk efficiënt aan te wenden bij verkeershandhaving.

Zo kan een agent wel nagaan of een persoon over een rijbewijs beschikt en of dat rijbewijs op het moment van de controle is ingehouden of ingetrokken. Bij een verval van het recht tot sturen ziet een agent het bestaan van dit verval echter alleen gedurende de initiële looptijd van het verval, zonder detail over gekoppelde opgelegde herstelproeven en het resultaat van die proeven, hoewel deze informatie wel beschikbaar is in Mercurius. Indien een verval verlengd wordt tot na de initiële looptijd omdat de herstelproeven niet succesvol werden afgelegd, ziet een agent dit niet en lijkt er geen verval lopende. Ook de nodige informatie over de specifieke voorwaarden verbonden aan het rijbewijs en de historiek van het rijbewijs ontbreken. Hoewel de verdere toegang tot Mercurius en de terbeschikkingstelling van de ontbrekende informatie tegen 2022 werden vooropgesteld door de regering, besliste het Strategisch Comité I, dat de prioriteiten bepaalt voor de DRI, dit niet in de planning 2022 of 2023 op te nemen.

Het gebrek aan ontsluiting van gegevens doet zich ook voor bij de voertuiggegevens. Informatie over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering kan slechts met vertraging worden geconsulteerd via een applicatie op de website van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, waarbij zoals eerder vermeld onzekerheden bestaan over de juistheid van de gegevens. De vervangende *Proof of Insurance*-databank zal in eerste instantie ook slechts via een applicatie op een website kunnen worden geraadpleegd. Een

ter beschikkingstelling *in real time* van verzekeringsgegevens via Portal en FOCUS werd ook nog niet onmiddellijk als prioritair opgenomen in de planning van de DRI.

Voorts ligt de focus voor de terbeschikkingstelling van gegevens voornamelijk op de Belgische databanken. Zo is er wel in toegang voorzien tot Europese voertuiggegevens wanneer welbepaalde overtredingen worden vastgesteld, maar niet tot de rijbewijsgegevens die zijn opgenomen in de overkoepelende Europese RESPER-databank (*RESeau PERmis de conduire*). Dit maakt dat politiediensten de echtheid of geldigheid van een rijbewijs uit een andere Europese lidstaat moeilijk kunnen controleren.

Het Rekenhof merkt bovendien ook op dat bijna alle federale en lokale politiezones gebruikmaken van de digitale tools die de DRI ter beschikking stelt om rijbewijs- en voertuiggegevens te raadplegen (de applicaties FOCUS en Portal), maar dat er belangrijke verschillen bestaan qua intensiteit. Uit interviews met de betrokkenen blijkt dat de politiediensten zelf instaan voor de opleiding over deze applicaties alsook voor de aankoop van de nodige toestellen om de centrale databanken te raadplegen. De DRI voorziet wel in technische bijstand en handleidingen voor de applicaties en gekoppelde databanken, maar informeert en sensibiliseert politiediensten niet op een structurele manier over de voordelen en mogelijkheden van het gebruik. Hoewel de DRI de zones adviseert om controles steeds te starten met een raadpleging van de databanken, blijft de ondersteuning, onder meer door een tekort aan middelen, te beperkt.

Ten slotte wijst het Rekenhof op het toenemende belang van het gebruik van de voertuiggegevens bij de automatische opsporing van overtreeders via ANPR-camera's. In dit kader stelt de DRI dagelijks een lijst ter beschikking met de vermoedelijk niet-verzekerde voertuigen (de zogenaamde Herculeslijst, ontvangen van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds) alsook een lijst met de vermoedelijk niet-gekeurde voertuigen (ontvangen van de FOD Mobiliteit) via het nationale AMS-netwerk (*ANPR Managed Services*, een nationale *backoffice*). Ook voor lokale ANPR-toestellen stelt de DRI deze lijsten ter beschikking, die vervolgens zelf te koppelen zijn door de lokale politiezones. Controles via deze lijsten gekoppeld aan ANPR-camera's maken het mogelijk inbreuken op te sporen op een geautomatiseerde en meer efficiënte manier, waardoor de pakkans gevoeliger is dan bij willekeurige routinecontroles. De soms gebrekkige kwaliteit van de gegevens leidt ertoe dat de opvolging van meldingen door ANPR-camera's soms als minder prioritair wordt beschouwd.

Het Rekenhof formuleert een aantal aanbevelingen om het wettelijke kader, de ondersteuning van en door de DRI, en de kwaliteit en ontsluiting van de centrale databanken te verbeteren. Zo beveelt het aan dat de DRI de nodige voertuig- en rijbewijsgegevens ter beschikking stelt aan de politiediensten en hen ook beter zou ondersteunen en informeren bij het gebruik van de bestaande digitale controleapplicaties.

De minister van Mobiliteit onderschrijft het antwoord van zijn administratie. De minister van Justitie gaf in zijn antwoord aan dat hij het rapport zal aanwenden om de bijdrage van Justitie aan een performante Mercuriusdatabank verder te optimaliseren, een nog betere afstemming van de diensten na te streven en ook het effectieve gebruik door de diensten te verzekeren. De minister van Binnenlandse Zaken bevestigt in haar antwoord het belang van een goede dataondersteuning ten behoeve van de verkeershandhaving en verkeersveiligheid en kondigt een structurele bijkomende injectie van financiële middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds aan.