

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1252
van **LORIN PARYS**
datum: 7 juni 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Autokeuring - Controle van onverzekerde wagens

Het aantal onverzekerde wagens - gebaseerd op het aantal ongevallen met onverzekerde wagens - blijft al een aantal jaar stabiel op 71.000 wagens. De lokale politie gebruikt de laatste jaren steeds vaker mobiele camera's om onverzekerde wagens op te sporen en uit het verkeer te halen.

Daarnaast is het sinds 2013 ook verplicht om als bestuurder een geldige groene verzekeringskaart voor te leggen bij de autokeuring. Doel van deze verplichting was om het aantal onverzekerde wagens in België te verminderen. Het aantal onverzekerde wagens daalt echter niet, volgens de informatie van het Motorwaarborgfonds.

Van de 75.000 chauffeurs die in 2015 geen groene kaart bij zich hadden tijdens de autokeuring, kon het Motorwaarborgfonds na verder onderzoek slechts 392 nieuwe gevallen van echte onverzekerde wagens op zijn lijst bijschrijven. De meeste bestuurders die betrappt worden, zijn hun groene kaart vaak gewoon thuis vergeten of bewaren die liever op een andere plaats uit veiligheidsoverwegingen. 'Mensen die met een onverzekerde wagen rondrijden, gaan die ook niet spontaan aanbieden aan een keuringscentrum', is het meest gehoorde argument tegen de extra controles bij de autokeuring.

1. Is het opleggen van het voorleggen van de groene kaart bij de autokeuring een Vlaamse bevoegdheid?
2. Staat de verplichting in verhouding tot het geleverde resultaat volgens de minister nu blijkt dat de verplichting slechts tot 0,5% detectie van onverzekerde voertuigen leidt?
3. Heeft de minister ter zake cijfers voor Vlaanderen van de afgelopen jaren sinds 2013?
4. Welke andere maatregelen kan Vlaanderen nemen om het aantal onverzekerde wagens in Vlaanderen te doen dalen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1252 van 7 juni 2016

van **LORIN PARYS**

1. Aangezien het opleggen van een verzekeringsplicht voor motorvoertuigen een federale bevoegdheid betreft, is ook de controle op deze verzekeringsplicht een federale bevoegdheid. De taak om deze controle uit te voeren werd in 2013 toevertrouwd aan de instellingen voor technische controle.

Tijdens de controle op de verzekeringsplicht worden de volgende punten gecontroleerd:

- de aanwezigheid van de verzekeringskaart;
- geldigheidsdatum van de verzekeringskaart;
- de overeenkomst met het chassis- of motornummer.

Indien blijkt dat een van bovenstaande punten niet conform is, dan plaatst de keuring een stempel (code 4) op het keuringsbewijs.

Via de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer worden alle chassisnummers van de voertuigen zonder geldige groene verzekeringskaart aan het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds (BGWF) overgemaakt. Dit BGWF voert vervolgens een onderzoek en gaat na of het voertuig al dan niet verzekerd is.

De technische controle (en dus ook het toezicht op deze instellingen) werd door de Zesde Staatshervorming per 1 juli 2014 echter overgedragen aan de gewesten. Hierdoor is de bijzondere situatie ontstaan dat een federaal opgelegde controle wordt uitgeoefend door instellingen onder gewestelijk gezag.

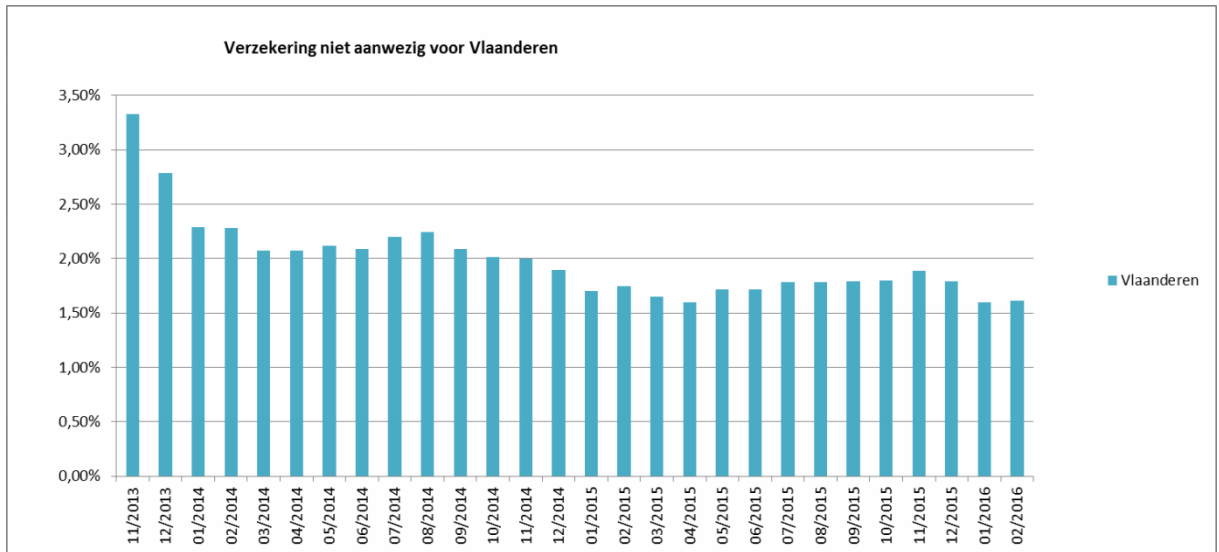
2. Momenteel is de kosten-batenverhouding eerder negatief en levert deze extra controle bij de keuring een met zeer beperkte meerwaarde. Op 3.751.787 controles op één jaar tijd (november 2013 tot oktober 2014) werden slechts 505 dossiers of 0.01 % aan de politiediensten overgemaakt.

Er zijn veel onterechte vaststellingen omdat eigenaars om veiligheidsredenen een kopie van het verzekeringsdocument in de wagen leggen of omdat men vergeet het meest recente verzekeringsdocument in de wagen te leggen.

Een efficiëntie-oefening werd reeds gedaan door de keuringsbedrijven zelf. Hieruit bleek dat, indien de autokeuringsbedrijven de controle zouden kunnen beperken tot de voertuigen die in de kruispuntbank voertuigen geseind staan als niet-verzekerd, tot een veel efficiëntere werking zou kunnen gekomen worden. Uiteraard zal de correctheid hier afhangen van de kwaliteit van de betrokken databank.

3. Na navraag bij het BGWF ontving deze op basis van de uitgevoerde controles in de periode november 2013 tot oktober 2014 94.758 gevallen waarbij code 4 op het keuringsbewijs werd aangebracht. Daarvan bleek 2,2% nuttig, omdat ze aanleiding gaven tot een nieuw onderzoek. Bij een kleine helft daarvan bleek geen verder gevolg gegrond. Van de overige dossiers werden 505 overgemaakt aan de politiediensten, werden er 362 opgelost door een verzekeringscontract en 134 door schrapping van de nummerplaat.

Volgende tabel illustreert het verloop van het aantal gecontroleerde voertuigen die bij de technische controle geen geldig verzekeringsbewijs konden voorleggen (maar waarvan bij nadere controle het grootste deel wel degelijk verzekerd bleek).



4. Een efficiëntie-maatregel zoals de koppeling met de kruispuntbank voor de voertuigen lijkt me een eerste stap in een verlaging van de controlelast voor de autokeuring, maar met een verhoging van de efficiëntie van de controle.

De federale overheid en de federale politie zouden eveneens hun mogelijkheid tot controle kunnen verhogen door het intensief gebruik van het groeiende netwerk aan ANPR camera's. Dergelijke controles zijn echter maar zinvol indien deze ANPR-camera's kunnen worden gekoppeld met een volledige en betrouwbare databank m.b.t. verzekerde voertuigen.

Verder overleg is dus nodig. Dergelijk overleg vindt geregeld plaats in de werkgroep 'naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen'.