

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 april 2008

**ONTWERP
VAN PROGRAMMAWET**

(art. 12, 13, 90 en 92)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Valérie DE BUE**

INHOUD

A. Artikelen 12 en 13 (spoorweginfrastructuurfonds)	3
1. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	3
2. Bespreking	3
3. Stemmingen	6
B. Artikelen 90, 91 en 92 (verkeersveiligheidsfonds)	
1. Inleidende uiteenzetting door de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	6
2. Bespreking	6
3. Stemmingen	9
C. Stemming over het geheel	10

Voorgaande documenten:

Doc 52 **1011/ (2007/2008):**

001: Wetsontwerp.
002 tot 009: Amendementen.
010: Verslag.
011 en 012 : Amendementen.
013: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 avril 2008

**PROJET
DE LOI-PROGRAMME**

(art. 12, 13, 90 et 92)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Valérie DE BUE**

SOMMAIRE

A. Articles 12 et 13 (fonds de l'Infrastructure ferroviaire)	
1. Exposé introductif de Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	3
2. Discussion	3
3. Votes	6
B. Articles 90, 91 et 92 (fonds de sécurité routière)	
1. Exposé introductif de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre	6
2. Discussion	6
3. Votes	9
C. Vote sur l'ensemble	10

Documents précédents:

Doc 52 **1011/ (2007/2008):**

001: Projet de loi.
002 à 009: Amendements.
010: Rapport.
011 et 012 : Amendements.
013: Rapport.

**Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport:**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden/Membres titulaires:

CD&V - N-VA : Jenne De Potter, Roel Deseyn, Peter Luykx, Jef Van den Bergh
MR : François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS : Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld : Guido De Padt, Ludo Van Campenhout
VB : Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
sp.a-spirit : David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen! : Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH : David Lavaux

B. — Plaatsvervangers/Membres suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten, N.
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète
Herman De Croo, Luk Van Biesen, Sofie Staelraeve
Luc Sevenhans, Bruno Valkeniers, Linda Visser
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns

cdH	:	centre démocrate Humaniste		
CD&V-N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie		
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen		
FN	:	Front National		
LDD	:	Lijst Dedecker		
MR	:	Mouvement Réformateur		
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten		
PS	:	Parti Socialiste		
sp.a - spirit	:	Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.		
VB	:	Vlaams Belang		

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :			Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer		DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden		QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)		CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)		CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)		CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum		PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering		COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)		MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de haar toegezonden artikelen (12-13 en 90-92) van het ontwerp van programmawet besproken tijdens haar vergadering van 16 april 2008.

A. Artikelen 12 en 13 (spoorweginfrastructuurfonds)

1. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

De minister brengt de met ingang van 1 januari 2005 doorgevoerde herstructureringsoperatie in herinnering, waarin zowel de bestaande spoorweginfrastructuur als de historische schuld werden overgedragen aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI), een autonome rechtspersoon van publiek recht. Doordat Infrabel voor de vervulling van zijn opdrachten van die infrastructuur gebruikmaakt, zijn problemen ontstaan: vooral de huidige verdeling van de activa tussen het FSI (eigenaar van de infrastructuur die op 1 januari 2005 bestond) en Infrabel (eigenaar van de meeste terreinen en van de infrastructuur die sinds 1 januari 2005 tot stand gebracht of verworven zijn) blijkt een bron van operationele en juridische verwickelingen te zijn.

De nieuwe regeling beoogt een vereenvoudiging door de groepering van alle spoorweginfrastructuur bij Infrabel en door de overname van de historische schuld door de federale overheid. Eurostat, het Europese bureau voor Statistiek, evalueert de betrokken schuld overigens reeds als een onderdeel van de Belgische staatsschuld omdat het van oordeel is dat het FSI voor de toepassing van het boekhoudkundig stelsel van ESR95 niet als een van de Staat onderscheiden institutionele eenheid kan worden beschouwd; de Belgische Staat zal in het licht van de voorliggende hervorming afstand doen van de rechtszaak waarin hij die evaluatie betwist.

2. Bespreking

De heer Ludo Van Campenhout (Open Vld) stemt in met de overname van de historische schuld door de overheid. In de hervorming van 2005 werd die schuld aan een afzonderlijke rechtspersoon overgedragen om de continuïteit van de dienstverlening door de drie vennootschappen van de NMBS-groep niet in het gedrang te brengen; de voorliggende formele overname door de overheid is een operatie die daar logisch uit voortvloeit.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné au cours de sa réunion du 16 avril 2008 les articles du projet de loi-programme qui lui ont été soumis (12-13 et 90-92).

A.Article 12 et 13 (fonds de l'infrastructure ferroviaire)

1. Exposé introductif de Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

La ministre rappelle qu'une opération de restructuration a débuté le 1^{er} janvier 2005, opération au cours de laquelle l'infrastructure ferroviaire existante et la dette historique ont été transférées au Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF), une personne morale de droit public autonome. Des problèmes sont apparus en raison du fait qu'Infrabel utilise cette infrastructure pour remplir ses missions: en particulier, la répartition actuelle des actifs entre le FIF (propriétaire des infrastructures existantes au 1^{er} janvier 2005) et Infrabel (propriétaire de la plupart des terrains et des infrastructures construites ou acquises à partir du 1^{er} janvier 2005) est source de difficultés opérationnelles et juridiques.

La nouvelle réglementation vise à simplifier le système, en regroupant toute l'infrastructure ferroviaire au niveau d'Infrabel et en prévoyant une reprise de la dette historique par l'autorité fédérale. Pour Eurostat, l'Office européen des statistiques, cette dette est d'ailleurs déjà comptée comme faisant partie de la dette publique belge, car Eurostat ne reconnaît pas le FIF comme une unité institutionnelle séparée de l'État pour l'application du référentiel comptable SEC 95; à la lumière de la réforme actuelle, l'État belge se désistera de l'action judiciaire dans le cadre de laquelle il conteste cette évaluation.

2. Discussion

M. Ludo Van Campenhout (Open Vld) approuve la reprise de la dette historique par les pouvoirs publics. Lors de la réforme de 2005, cette dette a été transmise à une personne morale distincte pour que la continuité du service assurée par les trois sociétés du groupe SNCB ne soit pas menacée. La reprise formelle par les pouvoirs publics actuellement à l'examen est une opération qui en est la suite logique.

De terreinen die aan het FSI werden overgedragen, werden gewaardeerd en vervolgens op de markt gebracht. De al te optimistische inschatting van de waarde van die gronden, die zich vaak in grote steden bevinden, veroorzaakt echter problemen: de hoge verkoopprijs leidt ertoe dat de terreinen enkel kunnen worden gevaloriseerd door de opbouw van wijken met een hoge bevolkingsdichtheid, wat in veel gevallen niet in overeenstemming is met de stedenbouwkundige plannen van de betrokken gemeenten. Zal Infrabel in de toekomst bereid zijn om de vooropgestelde verkoopprijs van terreinen te herzien om zo beter rekening te houden met de beleidsopties van de lokale overheden?

De heer Jan Mortelmans (VB) stelt dat het FSI bedoeld was als overheidsvehikel voor een overname van de historische schuld van de NMBS, waarbij de infrastructuur als onderpand voor de schuldovername fungeerde en dus ook aan het Fonds moest worden overgedragen. Eurostat heeft zich terecht tegen die oneigenlijke constructie verzet door het FSI integraal als een onderdeel van de overheid te beschouwen.

In de voorliggende hervorming neemt de Staat eindelijk de historische NMBS-schuld over en krijgt de NMBS-groep via Infrabel de waarborg terug die in de vorm van activa aan het FSI overgedragen waren. Een opname van de historische schuld in de Staatsbegroting wordt nu onvermijdelijk: de schuld wordt immers niet langer door een onderpand gewaarborgd.

De spreker betwijfelt of Eurostat de voorliggende operatie volledig zal aanvaarden, in het bijzonder omdat Infrabel zonder tegenprestatie eigenaar wordt van de infrastructuur.

Zal het FSI worden ontbonden? Om de institutionele structuur te vereenvoudigen en transparanter te maken, kan het Fonds het best volledig worden opgeheven.

De heer David Geerts (sp.a-spirit) stelt vast dat aan de actiefzijde 200 miljoen euro is opgenomen voor de waardering van de terreinen. Bevestigt de minister de stelling van de heer Van Campenhout dat het om een overschatting gaat? Moet dit bedrag in voorkomend geval worden verminderd?

Waarom doet de Belgische overheid afstand van de rechtszaak met betrekking tot de opname van de historische NMBS-schuld in de begroting? Vreest zij de zaak niet te kunnen winnen?

De spreker stelt vast dat de Staat de thesauriëring van het FSI in 2007 met een dotatie van 150

Les terrains cédés au Fonds d'Infrastructure ferroviaire ont été évalués puis mis sur le marché. L'estimation exagérément optimiste de la valeur de ces terrains – généralement situés dans des grandes villes – pose toutefois plusieurs problèmes: le prix de vente élevé a pour conséquence que ces terrains ne peuvent être valorisés qu'en construisant des quartiers à forte densité de population, ce qui n'est généralement pas conforme aux plans d'urbanisme des communes concernées. Infrabel sera-t-elle disposée, à l'avenir, à revoir le prix de vente fixé pour ces terrains afin de mieux tenir compte des choix politiques des autorités locales?

M. Jan Mortelmans (VB) indique que le Fonds d'Infrastructure ferroviaire a été créé par les pouvoirs publics en vue de la reprise de la dette historique de la SNCB, étant entendu que l'infrastructure devait garantir la reprise de la dette et devait donc également être cédée à ce fonds. Eurostat s'est, à juste titre, opposé à cette construction inappropriée en considérant que le Fonds d'Infrastructure ferroviaire faisait partie intégrante des pouvoirs publics.

La réforme à l'examen prévoit, enfin, que la dette historique de la SNCB sera reprise par l'État et que le groupe SNCB récupérera, par l'intermédiaire d'Infrabel, la garantie transmise au Fonds d'Infrastructure ferroviaire sous la forme d'actifs. L'inscription de la dette historique dans le budget de l'État est désormais inévitable. En effet, cette dette n'est plus garantie.

L'intervenant se demande si Eurostat va approuver cette opération sans réserve, en particulier dès lors que la société Infrabel devient propriétaire de l'infrastructure sans contrepartie.

Le Fonds d'Infrastructure ferroviaire sera-t-il dissous? Il serait préférable que ce Fonds soit totalement dissous pour rendre la structure institutionnelle plus simple et plus transparente.

M. David Geerts (sp.a-spirit) constate que, du côté des actifs, 200 millions d'euros ont été prévus pour la valorisation des terrains. La ministre confirme-t-elle les propos de M. Van Campenhout selon lesquels il s'agit d'une surestimation? Ce montant doit-il, le cas échéant, être diminué?

Pourquoi le gouvernement belge renonce-t-il à son action en justice relative à la reprise dans le budget de la dette historique de la SNCB? Craint-il de ne pas pouvoir obtenir gain de cause?

L'intervenant constate qu'en 2007, l'État a alimenté le compte de trésorerie du FIF au moyen d'une dotation

miljoen euro stijfde en dat Infrabel in hetzelfde jaar aan het FSI 299 miljoen euro betaalde voor het gebruik van zijn infrastructuur. Wat is het antwoord van de minister op de stelling van het Rekenhof dat in de begroting geen middelen zijn voorzien om het debetsaldo aan te zuiveren?

Mevrouw Ulla Werbrouck (LDD) dient amendement nr. 1 (DOC 51 1011/002) in, dat strekt tot de weglating van de beide artikelen uit het ontwerp. De spreekster acht het amendement gerechtvaardigd omdat een dermate belangrijke financiële operatie in volle transparantie en onder parlementaire controle dient te gebeuren, niet door middel van een feitelijke volmacht aan de uitvoerende macht.

De minister vat de concrete plannen met betrekking tot de activa en passiva van het FSI als volgt samen:

- De spoorweggerelateerde activa worden bij Infrabel ondergebracht om de vennootschap mogelijkheden te geven voor een zo goed mogelijke vervulling van haar opdrachten en om een vereenvoudiging door te voeren;
- De historische schuld wordt door de Staat overgenomen;
- Voor de terreinen die niet voor spoorwegactiviteiten worden gebruikt, moet nog onderzoek gebeuren naar het meest geschikte juridische vehikel. Ter zake bestaan verschillende mogelijkheden, zoals een overname door de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij of door een vennootschap binnen de NMBS-groep.

Het bedrag van 200 miljoen euro aan de actiefzijde is geenszins het gevolg van een overschatting van de waarde van de terreinen: in de begroting werd slechts een klein gedeelte van de mogelijke opbrengst van de verkoop van terreinen opgenomen, de werkelijke waarde is wellicht veel groter. Een algemene herziening van de waardering is in elk geval noodzakelijk, onder meer omdat veel terreinen moeten worden gesaneerd.

Door de overname van de historische NMBS-schuld door de Staat wordt de schuld automatisch in de algemene begroting opgenomen, waardoor de lopende rechtszaak zonder voorwerp wordt.

Door de opsplitsing van spoorweggerelateerde en niet-spoorweggerelateerde infrastructuur is er voldoende dekking en is een bijkomende aanzuivering van het debetsaldo niet nodig.

de 150 millions d'euros et que, la même année, Infrabel a payé 299 millions d'euros au FIF pour l'utilisation de son infrastructure. Quelle est la réponse de la ministre à l'affirmation de la Cour des comptes selon laquelle aucun moyen n'est prévu dans le budget pour apurer le solde débiteur?

Mme Ulla Werbrouck (LDD) présente un amendement n° 1 (DOC 51 1011/002) tendant à supprimer les deux articles du projet. L'intervenante estime que l'amendement se justifie par le fait qu'une opération financière aussi importante doit se faire en toute transparence et sous le contrôle du Parlement, et non en accordant les pleins pouvoirs au pouvoir exécutif.

La ministre résume comme suit les projets concrets relatifs aux actifs et aux passifs du FIF:

- Les actifs liés aux chemins de fer sont transférés à Infrabel afin de donner la possibilité à la société de remplir sa mission le mieux possible et de procéder à une simplification;
- La dette historique est reprise par l'État;
- En ce qui concerne les terrains qui ne sont pas utilisés pour des activités liées aux chemins de fer, il convient encore de rechercher le véhicule juridique le plus approprié. En la matière, il existe différentes possibilités, comme une reprise par la Société fédérale de Participations et d'Investissement ou par une société au sein du groupe SNCB.

Le montant de 200 millions d'euros du côté des actifs ne découle nullement d'une surévaluation de la valeur des terrains: le budget ne reprend qu'une petite partie des recettes possibles de la vente des terrains, la valeur réelle est probablement bien supérieure. Une révision générale de l'appréciation est en tout cas nécessaire, du fait notamment que beaucoup de terrains doivent être assainis.

Comme la dette historique de la SNCB a été reprise par l'État, elle figure automatiquement dans le budget général. L'affaire en cours devient donc sans objet.

La scission de l'infrastructure ferroviaire et de l'infrastructure non ferroviaire permet une couverture suffisante et il n'est pas nécessaire de poursuivre l'apurement du solde débiteur.

3. Stemmingen

De artikelen 12 en 13 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen, waardoor amendement nr. 1 vervalt.

B. Artikelen 90, 91 en 92 (verkeersveiligheidsfonds)

1. Inleidende uiteenzetting door de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

De staatssecretaris verwijst naar zijn memorie van toelichting (pp. 57-59).

2. Bespreking

2.1 Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jan Mortelmans (VB) hekelt het feit dat 2007 als referentiejaar zal worden genomen. Vlaanderen krijgt 57% van het Verkeersveiligheidsfonds terwijl het 83% van de vaststellingen doet. Dit is een verdoken transfer van Vlaanderen naar Wallonië. Daarom moet het verkeersveiligheidsbeleid dringend gedefederaliseerd worden. De huidige regeling wordt evenwel op federaal vlak geconsolideerd.

De heer Guido De Padt (Open Vld) is het niet eens met de voorstelling van zaken die door de staatssecretaris wordt gegeven. De effectieve verdeling van het Verkeersveiligheidsfonds gaat voorbij aan het feit dat in het Noorden van het land 80% wordt geïnd tegen 20% in het Zuiden. Het aandeel van de politiezones zal sowieso dalen. Indien ze het nulpunt bereiken, zal zelfs beweerd kunnen worden dat de verkeersveiligheid voortaan optimaal is, hierbij voorbijgaand aan het feit dat als men niets onderneemt inzake verkeersveiligheid en dus ook niets int, geen bijkomende middelen vrijgemaakt zullen kunnen worden. Door de huidige scheefgetrokken realiteit als referentie te hanteren, bestendigt men in feite de scheeftrekking. Wanneer zullen alle middelen terugvloeien naar de regio's en politiezones die ze hebben gegenereerd? De introductie van een nieuwe basisfunctie – verkeershandhaving – voor de lokale politie is positief. Wanneer wordt het koninklijk besluit terzake aangepast? De politiezones wachten hier op.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V – N.VA) verbaast zich over de kritiek van vorige spreker op de ontworpen hervorming van het Verkeersveiligheidsfonds. Het is een stap in de richting van een grotere zeggenschap terzake van de gewesten. Het koninklijk besluit kan door de partijgenoot van de vorige spreker, de heer Patrick Dewael,

3. Votes

Les articles 12 et 13 sont successivement adoptés, sans modification, par 9 voix et 5 abstentions. En conséquence, l'amendement n° 1 devient sans objet.

B. Articles 90, 91 et 92 (fonds de sécurité routière)

1. Exposé introductif de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre

Le secrétaire d'État renvoie à l'exposé des motifs (p. 57-59).

2. Discussion

2.1 Questions et observations des membres

M. Jan Mortelmans (VB) fustige le choix de 2007 comme année de référence. La Flandre perçoit 57% du fonds de sécurité routière, alors qu'elle effectue 83% des constats. Il s'agit d'un transfert caché de la Flandre vers la Wallonie. Il est par conséquent urgent de régionaliser la politique en matière de sécurité routière. La réglementation actuelle est néanmoins consolidée au niveau fédéral.

M. Guido De Padt (Open Vld) estime que la situation n'est pas telle que l'a décrite le secrétaire d'État. Le partage effectif du Fonds de sécurité routière ne tient pas compte du fait que ce Fonds est alimenté à concurrence de 80% par le Nord du pays et de 20% par le Sud. La part des zones de police se réduira inévitablement. Si elle se réduit à néant, on pourra même prétendre que la sécurité routière est devenue optimale, en oubliant que si l'on n'entreprend rien en matière de sécurité routière – et donc si l'on ne perçoit rien –, il sera impossible de libérer des moyens supplémentaires. Si l'on se fonde sur cette présentation déformée de la situation, on maintient en fait cette distorsion. Quand tous les moyens reviendront-ils vers les régions et les zones de police qui les ont générés? L'intervenant se réjouit de l'attribution d'une nouvelle fonction de base – contrôle du respect des règles de circulation routière – à la police locale. Quand l'arrêté royal y afférent sera-t-il adapté? Les zones de police attendent cette adaptation.

M. Jef Van den Bergh (CD&V – N.VA) s'étonne de la critique émise par l'intervenant précédent au sujet de la réforme en projet du Fonds de sécurité routière. Cette réforme constitue un pas vers une plus grande participation des Régions en la matière. L'arrêté royal pourra être adapté très vite par M. Patrick Dewael, qui

zeer snel worden aangepast. Om te anticiperen op de nieuwe basisfunctie werden in een aantal politiezones reeds «verkeerscellen» opgericht.

De heer Bruno Tobbacq (sp.a-spirit) merkt op dat Open Vld en CD&V blijkbaar niet op dezelfde golflengte zitten ofschoon ze beiden tot de regeringsmeerderheid behoren. De nieuwe regeling is vaag want de geplande financiering van alle mogelijke projecten is pas verzekerd nadat meerontvangsten werden geboekt.

De heer David Lavaux (cdH) herinnert eraan dat de lokale politie in Wallonië ingevolge de politiehervorming opgezaamd werd met bouwvallige lokalen. In ruil daarvoor was Vlaanderen bereid dat er meer middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds naar Wallonië zouden vloeien. De spreker ziet alleen maar positiefs in de ontworpen regeling: ten eerste zal het beheer van de politiezones stabiel worden, de dotaties zullen regelmatig worden uitgekeerd en de gewesten zullen weldra terzake van meer autonomie genieten. Toch wenst de spreker te vernemen of het aantal te bewaken kilometers van het weggennet ook als criterium zal weerhouden worden.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) wijst erop dat de boetes vanaf 2010 door de gewesten zullen worden geïnd. Toch neemt het totaalbedrag af, dus zullen de politiezones op minder middelen kunnen rekenen. Het Rekenhof heeft opmerkingen gemaakt bij de werking van het Verkeersveiligheidsfonds. Wordt hiermee rekening gehouden?

Mevrouw Linda Musin (PS) plaatst een en ander opnieuw in zijn juiste context. Het einddoel blijft nog steeds het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2010 met 50% te verminderen. Deze parameter, en niet alleen het aantal penale boetes, zou ook dienen te worden weerhouden.

De heer François Bellot (MR), voorzitter, wijst erop dat de automatisering van de processen-verbaal na door digitale camera's gedane vaststellingen dient te worden versneld alsook het opzetten van een centraal register om recidive extra te kunnen aanpakken. Het is wel pervers steeds maar te beweren dat in Wallonië geen controles worden uitgevoerd. Immers, in de gemeente waar de voorzitter burgemeester van is, en waar de «Autoroute des Ardennes» door loopt, werden op amper drie maand tijd 15 Vlaamse voertuigen geflitst die harder reden dan 200 kilometer per uur. In voornoemde gemeente, die slechts 16.000 inwoners telt, staan 18 onbemande camera's opgesteld. Er moet in het belang van de verkeersveiligheid een evenwicht

appartient au même parti que l'intervenant précédent. Pour anticiper la nouvelle fonction de base, des «cellules de circulation» ont déjà été créées dans un certain nombre de zones de police.

M. Bruno Tobbacq (sp.a-spirit) fait observer que l'Open Vld et le CD&V ne sont manifestement pas sur la même longueur d'onde, alors qu'ils cohabitent au sein de la majorité gouvernementale. La nouvelle réglementation est vague, car le financement prévu de tous les projets éventuels ne sera assuré qu'après la comptabilisation d'un surplus de recettes.

M. David Lavaux (cdH) rappelle qu'à la suite de la réforme des polices, la police locale de Wallonie a été contrainte de s'installer dans des locaux vétustes. En échange, la Flandre était disposée à allouer davantage de moyens du Fonds de sécurité routière à la Wallonie. L'intervenant est entièrement favorable à la réglementation en projet: elle permettra tout d'abord de renforcer la stabilité de la gestion des zones de police, les dotations pourront être allouées plus régulièrement et les Régions obtiendront bientôt davantage d'autonomie dans ce domaine. L'intervenant demande néanmoins si le nombre de kilomètres du réseau routier à surveiller sera également retenu en tant que critère.

Mme Valérie De Bue (MR) souligne que les amendes seront perçues par les régions à partir de 2010. Le montant total n'en diminue pas moins et, donc, les zones de police ne pourront plus compter sur autant de moyens. La Cour des Comptes a formulé des observations concernant le fonctionnement du Fonds de sécurité routière. En a-t-il été tenu compte?

Mme Linda Musin (PS) remet certains points dans leur juste contexte. L'objectif final demeure de réduire de 50% le nombre de tués dans des accidents de la route d'ici 2010. Il faudrait dès lors aussi tenir compte de ce paramètre, et pas seulement du nombre d'amendes pénales.

M. François Bellot (MR), président, souligne que l'automatisation des procès-verbaux après les constatations faites par des caméras numériques doit être accélérée. Il en va de même de la création d'un registre central, qui permettra de mieux s'attaquer au problème de la récidive. Il est néanmoins pervers de prétendre en permanence qu'il n'y a pas de contrôles en Wallonie. En effet, dans la commune dont le président est bourgmestre et par laquelle passe l'autoroute des Ardennes, la police a flashé, en seulement trois mois, 15 véhicules flamands roulant à une vitesse supérieure à 200 km par heure. Dans la commune précitée, qui ne compte que 16.000 habitants, sont installées 18 caméras automatiques. Dans l'intérêt de la sécurité routière, il faut s'efforcer

worden nagestreefd tussen de repressie, de preventie en de financiering van de politiezones.

Mevrouw Ulla Werbrouck (LDD) dient een amendement nr. 2 (DOC 52 1011/002) in ter weglating van artikelen 90 tot 92. Het parlement mag in deze materie geen volmacht geven aan de regering.

De heer Jan Mortelmans (VB) c.s. dient een amendement nr. 3 (DOC 52 1011/002) teneinde artikel 90 weg te laten. De huidige regeling moet immers behouden blijven.

De heer Jan Mortelmans (VB) c.s. dient een amendement nr. 4 (DOC 52 1011/002) in teneinde een paragraaf toe te voegen aan artikel 92 en de verdeling per gewest te stoelen op het criterium van de lokalisering van de inbreuken.

2.2 Antwoorden van de staatssecretaris

De staatssecretaris antwoordt aangaande:

1) De ontworpen bijzondere wet

Het is uiteraard een hypothese maar ingeval de inning van de boetes ter bestraffing van de overtredingen van de eerste en tweede graad, voortaan aangemerkt als administratieve boetes, tot de bevoegdheid van de gewesten gaan behoren, gebeurt de verdeling *ipso facto* via het gewest.

2) De twee stellingen terzake

De verdedigers van de lokale autonomie verkiezen de voorgestelde regeling, de voorstanders van gewestelijke autonomie zijn van oordeel dat alles via het gewest moet gebeuren. De staatssecretaris huldigt in deze het subsidiariteitsprincipe: zij die de verantwoordelijkheid dragen moeten ook de corresponderende bevoegdheid toegewezen krijgen in het belang van de bevolking.

3) De verdeling per politiezone

Voor de periode 2004 tot 2007, ging 54 à 57% van het Verkeersveiligheidsfonds naar Vlaanderen, 36 à 37% naar Wallonië en 4 à 6% naar Brussel. In absolute cijfers zat er in 2005 61,7 miljoen euro in het Verkeersveiligheidsfonds, in 2006 90,4 miljoen euro, in 2007 98,9 miljoen euro en voor dit jaar 93,8 miljoen euro. Vanaf 2009 – in de veronderstelling dat de politiezones blijvend inspanningen doen – zouden van de meerontvangsten 63,5% gaan naar Vlaanderen, 24,7% naar Wallonië

de trouver un équilibre entre la répression, la prévention et le financement des zones de police.

Mme Ulla Werbrouck (LDD) présente un amendement n° 2 (DOC 52 1011/002) tendant à supprimer les articles 90 à 92. Dans cette matière, le parlement ne peut pas conférer le pouvoir au gouvernement.

M. Jan Mortelmans (VB) et consorts présentent un amendement (n° 3, Doc 52 1011/2) tendant à supprimer l'article 90. Le régime actuel doit en effet être maintenu.

M. Jan Mortelmans (VB) et consorts présentent un amendement n° 4 (DOC 52 1011/002) tendant à ajouter un paragraphe à l'article 92 et à fonder la répartition par région sur le critère de la localisation des infractions.

2.2 Réponses du secrétaire d'État

Le secrétaire d'État répond en ce qui concerne:

1) La loi spéciale en projet

Il s'agit bien sûr d'une hypothèse mais si la compétence concernant la perception des amendes sanctionnant les infractions des premier et deuxième degrés, qui seront désormais considérées comme des amendes administratives, passait aux régions, la répartition se ferait *ipso facto* via la région.

2) Les deux thèses en la matière

Les défenseurs de l'autonomie locale préfèrent la réglementation proposée tandis que les partisans de l'autonomie régionale estiment que tout doit transiter par la région. Le secrétaire d'État défend le principe de subsidiarité en la matière: ceux qui en assument la responsabilité doivent également recevoir la compétence correspondante dans l'intérêt de la population.

3) La répartition par zone de police

Entre 2004 et 2007, 54 à 57% du Fonds de la sécurité routière ont été versés à la Flandre, 36 à 37% à la Wallonie et 4 à 6% à Bruxelles. En chiffres absolus, les moyens du Fonds de la sécurité routière s'élevaient à 61,7 millions d'euros en 2005, à 90,4 millions d'euros en 2006, à 98,9 millions d'euros en 2007 et à 93,8 millions d'euros pour cette année. À partir de 2009 – dans l'hypothèse où les zones de police maintiendront leurs efforts, les suppléments de recettes iraient à la Flandre à

en 12,3% naar Brussel. Indien er minder ontvangsten zijn, zal de huidige regeling worden toegepast met dien verstande dat er een evenredige vermindering zal zijn.

4) De invulling van de nieuwe basisfunctie

De minister van Binnenlandse Zaken kan snel handelen door artikel 1 van het koninklijk besluit van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie teneinde een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren, aan te passen.

5) De automatisering van justitie

De automatisering dient te worden voortgezet.

6) De opmerkingen van het Rekenhof

Er werd terdege mee rekening gehouden.

7) Amendement nr. 4

Het voorliggend ontwerp is evenwichtiger. De *status-quo* wordt niet door de gewesten gekoesterd.

3. Stemmingen

Amendementen nr. 2 en 3 tot weglating van artikel 90 worden achtereenvolgens verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Artikel 90 wordt ongewijzigd aangenomen met eenzelfde stemming.

Amendement nr. 2 tot weglating van artikel 91 wordt verworpen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Artikel 91 wordt ongewijzigd aangenomen met eenzelfde stemming.

Amendement nr. 2 tot weglating van artikel 92 wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 92 wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

hauteur de 63,5%, à la Wallonie à concurrence de 24,7% et à Bruxelles pour 12,3%. En cas de diminution des recettes, le régime actuel sera appliqué, étant entendu que la réduction des recettes serait proportionnelle.

4) La concrétisation de la nouvelle fonction de base

Le ministre de l'Intérieur peut agir rapidement en adaptant l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 17 septembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population.

5) L'automatisation de la justice

L'automatisation doit être poursuivie.

6) Les observations de la Cour des comptes

Celles-ci ont été prises en compte.

7) L'amendement N° 4

Le projet à l'examen est plus équilibré. Le *statu quo* n'est pas souhaité par les régions.

3. Votes

Les amendements nos 2 et 3 tendant à supprimer l'article 90 sont successivement rejetés par 9 voix contre 2 et 3 amendements.

L'article 90 est adopté, sans modification, par un même vote identique.

L'amendement n° 2 tendant à supprimer l'article 91 est rejeté par 9 voix et 5 abstentions.

L'article 91 est adopté, sans modification, par un même vote identique.

L'amendement n° 2 tendant à supprimer l'article 92 est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 92 est adopté, sans modification, par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

C. Stemming over het geheel

Het geheel van de aan de commissie verzonden artikelen wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitter,

François BELLOT

C. Vote sur l'ensemble

L'ensemble des articles renvoyés à la commission est adopté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

Le président,

François BELLOT