

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 octobre 2005

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois relatives à la police
de la circulation routière, coordonnées le
16 mars 1968, en ce qui concerne
la conversion du fonds des amendes
routières en fonds de la
sécurité routière**

(déposée par MM. Jef Van den Bergh et
Roel Deseyn, Mme Katrien Schryvers et
M. Dirk Claes)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 oktober 2005

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de op 16 maart 1968
gecoördineerde wetten betreffende
de politie over het wegverkeer wat
betreft de omvorming van
het verkeersboetefonds tot
een verkeersveiligheidsfonds**

(ingediend door de heren Jef Van den Bergh
en Roel Deseyn, mevrouw Katrien Schryvers
en de heer Dirk Claes)

RÉSUMÉ

Les auteurs de la présente proposition exposent leur conception personnelle du rôle du fonds des amendes routières et de la conversion de ce fonds en fonds de la sécurité routière.

Les auteurs jugent le montant prévu par la loi insuffisant. Ils estiment que les prétentions de nouveaux candidats ne peuvent pas entraîner une diminution des fonds destinés aux zones de police locale et qu'il y a lieu de modifier les critères de répartition entre la Flandre, Bruxelles et la Wallonie.

SAMENVATTING

Met dit voorstel geven de indieners uiting van hun andere visie op de invulling van het verkeersboetfonds en van de omvorming van dit fonds tot een verkeersveiligheidsfonds.

Zij vinden dat het bedrag waarin de wet voorziet te laag is, dat de aanspraken van nieuwe gegadigden op de fondsen geen daling mag veroorzaken van de fondsen bestemd voor de lokale politiezones en dat de criteria voor de verdeling tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië dienen te veranderen.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 7 février 2003 portant diverses mesures en matière de sécurité routière comporte un nouveau chapitre prévoyant l'octroi aux zones de police d'un soutien financier visant à compenser les efforts fournis par la police locale en matière de sécurité routière, notamment au niveau de la répression des infractions aux règles de circulation, de l'organisation d'actions éducatives et d'autres actions de soutien de la politique locale de sécurité routière.

Le rapport sur les travaux parlementaires du projet de loi de la ministre de l'époque, Isabelle Durant, de même que la proposition de loi que le groupe CD&V avait déposée dès 2003 en réaction à la nouvelle loi relative à la police de la sécurité routière et qui a été redéposée après les élections fédérales (voir *doc parl.* Chambre DOC 51 0205/001) montrent que notre groupe a, certes, été favorable dès le départ à l'idée du fonds des amendes routières (et l'est toujours), mais que les démocrates chrétiens flamands avaient cependant une vision totalement différente de la mise en œuvre concrète de ce fonds. Ce qui est particulièrement positif, c'est que les zones de police locale sont soutenues dans leur action en matière de sécurité routière. Il ne faut pas oublier que la grande majorité des personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de la route le sont sur le réseau secondaire et que, depuis la réforme de la police, le respect des règles de sécurité routière sur ce réseau relève de la compétence exclusive des zones de police locale. En outre, les zones de police locale sont les plus proches de la population, de sorte que l'organisation d'autres actions visant à promouvoir un comportement respectueux des règles de sécurité routière fait aussi partie en premier lieu des tâches qui leur incombent.

Par ailleurs, nous avons estimé et estimons que le montant prévu par la loi est trop faible et que les critères de répartition sont inacceptables. Premièrement, ces critères génèrent un nouveau transfert de moyens vers la Wallonie, alors que, quantitativement, l'insécurité routière est beaucoup plus grande en Flandre et à Bruxelles.

Deuxièmement, il est incorrect de répartir les moyens destinés à l'amélioration de la sécurité routière entre le pouvoir fédéral et les zones de police locale sur la base d'une obligation de résultat. En outre, l'organisation

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In de nieuwe verkeerswet van 7 februari 2003 werd een nieuw hoofdstuk ingeschreven waarin voorzien werd in een financiële ondersteuning van de politiezones als tegemoetkoming voor de inspanningen van de lokale politie inzake verkeersveiligheid, waaronder de handhaving van de verkeersregels, educatieve acties en andere acties tot ondersteuning van het lokale verkeersveiligheidsbeleid.

Het verslag over de parlementaire werkzaamheden over het wetsontwerp van de toenmalige minister Durant, evenals het wetsvoorstel dat de CD&V-fractie reeds in 2003 als reactie op de nieuwe verkeerswet indiende en dat na de federale verkiezingen opnieuw werd ingediend (zie *Parl. St. Kamer* DOC 51 0205/001), wijzen wel uit dat onze fractie van meetaf aan de idee van het verkeersboetefonds gunstig gezind is geweest en nog altijd is, maar dat de Vlaamse christen-democraten wel een totaal andere visie hadden op de concrete uitvoering. Bijzonder positief is dat de lokale politiezones ondersteund worden in hun acties inzake verkeersveiligheid. Men mag niet vergeten dat het overgrote deel van de verkeersdoden en zwaargewonden vallen op het secundaire wegennet en de handhaving van de verkeersregels aldaar is sinds de politiehervorming de exclusieve taak van de lokale politiezones. Bovendien bevinden de lokale zones zich het dichtst bij de bevolking, waardoor ook andere acties inzake veilig verkeersgedrag vooral hún taak zijn.

Anderzijds vonden en vinden wij dat het bedrag waarin de wet voorziet te laag is en dat de criteria voor de verdeling onaanvaardbaar zijn. Ten eerste wordt er op basis van deze criteria een nieuwe transfer van middelen naar Wallonië gegenereerd, terwijl de verkeersonveiligheid, kwantitatief bekeken veel groter is in Vlaanderen en Brussel.

Op de tweede plaats is het onterecht om deze middelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid te verdelen op basis van een resultaatsverbintenis tussen de federale overheid en de lokale politiezones. Boven-

concrète entraîne trop de tracasseries administratives pour les zones de police locale, ce qui entrave une présence plus marquée des policiers sur le terrain.

Entre-temps, le ministre de l'Intérieur a annoncé à plusieurs reprises que le gouvernement entendait déposer un projet de loi modifiant la réglementation relative au fonds des amendes routières, qui serait rebaptisé «fonds de la sécurité routière» et qui financerait non seulement les zones de police locale, mais aussi les actions menées par la police fédérale sur les autoroutes et les frais administratifs exposés par le service public fédéral Mobilité et Transport, de même que les actions entreprises par les tribunaux de police dans le cadre des peines alternatives infligées pour les délits en matière de sécurité routière.

En principe, nous sommes favorables à un accroissement des actions de la police fédérale sur les autoroutes et en faveur d'une politique criminelle assortie de sanctions alternatives. Nous nous réjouissons de toute initiative qui contribue réellement à renforcer la sécurité routière. De même, nous comprenons que le système du fonds de la sécurité routière entraîne également des frais supplémentaires pour l'administration fédérale. Mais dans ce domaine aussi, nous avons notre propre vision, ce qui nous amène à déposer une proposition de loi.

En premier lieu, nous sommes opposés aux transferts qui s'opèrent de la Flandre et de Bruxelles vers la Wallonie. Force est de reconnaître que la «part» de la Région flamande dans le nombre de tués et de blessés graves sur les routes oscille toujours autour de 65% contre 23% pour la Wallonie et 12% pour la Région bruxelloise. De plus, la Flandre et Bruxelles génèrent ensemble 83% des recettes des amendes routières, contre 17% seulement pour la Wallonie, alors que les zones locales situées en Wallonie, sur la base des critères actuels, accaparent 37% des moyens disponibles provenant de l'actuel «fonds des amendes routières». Nous ne pouvons l'accepter. C'est la raison pour laquelle nous proposons, en premier lieu, que le montant global des recettes des amendes routières soit calculé par région et que l'on fixe, sur la base des parts respectives dans les recettes globales des amendes, une clé de répartition régionale préalable. De cette façon, le fonds de sécurité routière préfigurerait déjà une future défédéralisation du fonds, ainsi que le prévoit, à juste titre, l'accord de gouvernement flamand, sous l'angle de la problématique de l'insécurité routière et des recettes régionales des amendes routières.

dien brengt de concrete organisatie een te grote administratieve rompslomp mee voor de lokale politie, wat verhindert dat «blauw meer op straat» terug te vinden is.

Ondertussen heeft de minister van Binnenlandse Zaken enkele keren aangekondigd dat de regering een wetsontwerp wil indienen tot wijziging van de regelgeving voor het verkeersboetefonds, dat de naam «verkeersveiligheidsfonds» zou krijgen en waarmee niet alleen de lokale politiezones, maar ook de acties van de federale politie op de autosnelwegen, en administratieve onkosten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, alsmede ook acties van de politierechtbanken in functie van alternatieve straffen voor verkeersdelicten zouden gefinancierd worden..

In principe staan wij positief tegenover meer acties vanwege de federale politie op de autosnelwegen en ten gunste van een strafrechtelijk beleid met alternatieve sancties. Wij verwelkomen alles wat een reële bijdrage vormt tot meer verkeersveiligheid. Tevens hebben wij er begrip voor dat het systeem van het verkeersveiligheidsfonds voor de federale administratie ook bijkomende onkosten met zich meebrengt. Maar ook hier hebben wij onze eigen visie, die ons ertoe noopt om een eigen wetsvoorstel in te dienen.

Op de eerste plaats gaan wij niet akkoord met de transfers vanuit Vlaanderen en Brussel naar Wallonië. Men kan er niet omheen dat het «aandeel» van het Vlaams Gewest in de verkeersdoden en zwaarwonden steeds schommelt rond de 65%, tegen 23% voor Wallonië en 12% voor het Brussels Gewest. Bovendien genereren Vlaanderen en Brussel samen 83% van de inkomsten uit de verkeersboetes, tegenover slechts 17% voor Wallonië, terwijl de lokale zones in Wallonië op basis van de huidige criteria 37% van de beschikbare middelen uit het huidige «verkeersboetefonds» naar zich toehalen. Wij aanvaarden dit niet. En daarom stellen wij voor dat op de eerste plaats de totale inkomsten van de verkeersboetes berekend worden per gewest en dat op basis van deze onderlinge verhouding in de totale inkomsten van de boetes een voorafgaande gewestelijke verdeelsleutel voor het fonds wordt vastgesteld. Op deze wijze is het verkeersveiligheidsfonds reeds een voorafspiegeling van een toekomstige defederalisering van het fonds, zoals dit terecht gesteld is in het Vlaams regeerakkoord vanuit het perspectief van de problematiek van de verkeersonveiligheid en van de gewestelijke opbrengsten van de verkeersboetes.

En deuxième lieu, nous n'acceptons pas que les prétentions justifiées d'autres candidats aux moyens du fonds entraînent une diminution des compensations financières destinées aux zones de police locale telles que ces compensations ont été prévues dans la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière (articles 68*bis* à 68*quinquies*). Alors que le montant destiné aux zones locales prévu dans la loi est déjà très faible, il convient en outre de tenir compte du fait qu'à la suite de la révision de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière, les recettes destinées à alimenter le fonds de la sécurité routière pourraient également baisser en raison de la réduction des amendes pour infractions routières (une réduction qui est totalement justifiée et que nous avons d'ailleurs d'emblée soutenue).

Il faut en outre empêcher qu'à l'avenir, les montants destinés aux prétendants au fonds autres que les zones de police locale puissent continuer à augmenter au détriment desdites zones locales, a fortiori dans le cadre d'une enveloppe globale, fixée par la loi, qui va rester inchangée mais qui pourrait même, *de facto*, diminuer.

Étant entendu qu'il est aujourd'hui difficile de présenter un budget en équilibre, nous nous montrons réalistes et modérons dès lors nos desiderata : nous ne souhaitons plus, par conséquent, comme dans la proposition de loi 0205/001, que la moitié des recettes résultant de l'ensemble des amendes infligées sur le réseau secondaire de chaque zone de police soit attribuée à la zone qui les a infligées. Nous proposons de n'attribuer aux zones de police locale que 30% du total des recettes de ces amendes. En réalité, ce pourcentage sera presque atteint, en 2005, grâce aux recettes de 2004. La part destinée aux zones locales ne pourra cependant jamais être inférieure à 65 millions d'euros, ce montant correspondant à celui mis à leur disposition en 2005.

Nous couplons toutefois la modération précitée à une condition qui prévoit qu'aucun autre prétendant ne peut également bénéficier du fonds précité à moins que ce dernier ne soit augmenté à due proportion. C'est la raison pour laquelle nous préconisons d'ajouter annuellement audit fonds un montant légal, fixé annuellement, qui permettrait de financer les actions de la police fédérale et des tribunaux de police, ainsi que les frais d'administration du SPF Mobilité et Transports. On ne peut en effet pas perdre de vue, à cet égard, que les recettes réelles provenant des amendes routières dépassent largement celles du fonds de la sécurité routière. Notre proposition prévoyant de n'attribuer aux zones de police locale que 30% du total des recettes des amendes routières, l'ajout, au fonds précité, de moyens destinés aux autres prétendants ne devrait pas poser le moindre problème.

Op de tweede plaats zijn wij het er niet mee eens dat de terechte aanspraak van andere gegadigden op het fonds een daling zou veroorzaken van de financiële compensaties voor de lokale politiezones zoals deze werden vastgelegd in de nieuwe verkeerswet (artikel 68*bis* tot en met artikel 68*quinquies*). Het in de wet voorziene bedrag voor de lokale zones is reeds aan de lage kant en we moeten daarbij incalculeren dat de herziening van de nieuwe verkeerswet tot gevolg zal hebben dat de inkomsten voor het verkeersveiligheidsfonds ook kunnen dalen ten gevolge van de (volkomen gerechtvaardigde en door ons trouwens van meet af aan verdedigde) verlaging van de boetebedragen voor de verkeersovertredingen.

Bovendien moet worden uitgesloten dat de bedragen voor de andere gegadigden van het fonds dan de lokale politiezones, in de toekomst verder zouden stijgen ten nadele van deze lokale zones, a fortiori binnen een wettelijk dezelfde maar *de facto* misschien zelfs krimpende globale enveloppe.

In deze tijden, waarin het moeilijk is om het begrotings-evenwicht te bereiken, zijn wij realistisch genoeg om onze desiderata terzake te matigen: wij wensen dus niet langer in de lijn van het wetsvoorstel 0205/001 dat de helft van de inkomsten uit alle boetes die binnen de politiekezone op het secundaire wegennet geheven zijn, toekomen aan de politiekezone die ze uitschreef. Wij stellen voor om 30% van de totale opbrengst van de verkeersboetes toe te kennen aan de lokale politiezones. Dit percentage zal in werkelijkheid in 2005 bijna bereikt worden met de inkomsten uit 2004. Evenwel mag het aandeel van de lokale zones nooit dalen onder de 65 miljoen euro, zijnde het bedrag dat ter beschikking is in het jaar 2005.

Aan deze matiging koppelen wij wel de voorwaarde dat andere gegadigden niet van het fonds mogen meegenieten, tenzij het fonds zelf daartoe in dezelfde mate wordt uitgebreid. Daarom willen wij een wettelijke aanvulling van het fonds met de jaarlijks vast te stellen bedragen die nodig zijn om de acties van de federale politie en van de politierechtbanken, evenals de administratieve kosten van de FOD Mobiliteit en Vervoer te financieren. Wij mogen bij dit alles immers niet vergeten dat de werkelijke inkomsten uit de verkeersboetes ruimschoots de inkomsten van het verkeersveiligheidsfonds overschrijden. In ons voorstel gaat immers slechts 30% van de totale opbrengst van de verkeersboetes naar de lokale politiezones, zodat enige aanvulling van het fonds ten behoeve van de andere gegadigden geen probleem mag zijn.

Un troisième point important de la présente proposition de loi réside dans le fait qu'elle inscrit les critères de répartition dans la loi elle-même, critères qui sont actuellement fixés par l'arrêté royal du 3 mai 2004.

Les principales différences, à cet égard, sont les suivantes:

a) le montant forfaitaire passe de 53% à 30%, une part importante étant réservée aux efforts consentis;

b) la convention n'impose plus une obligation de résultats mais bien une obligation d'engagement et de moyens. Il est en effet insensé de prévoir une obligation de résultats alors que les résultats dépendent largement de facteurs indépendants du travail de police. L'amélioration de la sécurité routière ne découlera pas seulement du travail de police, mais certainement aussi de l'amélioration de l'infrastructure. La politique menée par les régions dans ce domaine joue, à cet égard, un rôle important, du moins en région flamande. Dans l'état actuel des choses, tout incident malheureux à la suite duquel quelques morts et/ou blessés graves sont à déplorer peut influencer fortement, de manière négative, le bilan d'une zone, certainement s'il s'agit d'une petite zone rurale.

La présente proposition de loi dispose que les efforts consentis par les services de police leur seront imposés par l'autorité fédérale et que ces efforts feront l'objet d'un dédommagement. Il ne sera pas compliqué de déterminer, à cette fin, des paramètres objectifs: la densité de population, la longueur du réseau routier, les chiffres relatifs aux accidents survenus au cours des deux ou trois années ayant précédé l'année de la fourniture des prestations, etc. Nous partageons à cet égard l'avis selon lequel une part importante du travail de police doit être consacrée au contrôle du respect des règles relatives à la vitesse, à la conduite sous influence, au franchissement de feux lumineux et au port de la ceinture. Nous plaidons néanmoins aussi pour que les zones puissent décider elles-mêmes de la teneur d'un certain pourcentage des heures de prestations imposées afin que celles-ci puissent également mettre l'accent sur certains aspects de leur propre situation au niveau local.

Een derde belangrijk element in dit voorstel is dat de criteria voor de verdeling, die tot nu toe vervat zijn in het koninklijk besluit van 3 mei 2004, nu in de wet zelf worden opgenomen.

De belangrijkste verschillen zijn:

a) dat het forfaitaire bedrag naar beneden wordt gehaald van 53% naar 30%. Een groot gedeelte wordt verschoven naar de te leveren inspanningen;

b) dat de overeenkomst niet langer een resultaatsverbintenis, maar wel een engagements- en middelenverbintenis is. Het is immers onzinnig om een resultaatsverbintenis af te sluiten wanneer de resultaten fors beïnvloed worden door andere factoren dan door het politiewerk. Een stijgende verkeersveiligheid komt niet alleen voort uit het politiewerk, maar zeker ook uit de verbetering van de infrastructuur en daarin zijn de gewesten met hun beleid van infrastructuurverbetering een belangrijke speler, althans zeker in het Vlaams Gewest. Bovendien kunnen bij de huidige stand van zaken ongelukkige toevalstreffers met enkele doden en/of zwaarwonden de balans zeer negatief beïnvloeden, zeker in kleinere landelijke zones.

In het voorliggende wetsvoorstel wordt gesteld dat de inspanningen van de politiediensten opgelegd zullen worden door de federale overheid en dat die inspanningen worden vergoed. Het is niet moeilijk om hiervoor de objectieve parameters te vinden: bevolkingsdichtheid, lengte van het wegennet, ongevalcijfers van de twee of drie jaren voorafgaand aan het jaar waarin de prestaties worden geleverd,... Wij zijn het er daarbij volmondig mee eens dat een belangrijk aantal uren van het politiewerk besteed moeten worden aan de regels inzake snelheid, rijden onder invloed, roodlichtrijden en gordeldracht. Toch pleiten wij er ook voor om een bepaald percentage van de opgelegde prestatie-uren inhoudelijk vrij te laten invullen door de zones zelf, zodat deze ook eigen accenten kunnen leggen die aangepast zijn aan de lokale situatie.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)
Katrien SCHRYVERS (CD&V)
Dirk CLAES (CD&V)

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Au titre V des lois relatives à la police de la circulation routière, cordonnées le 16 mars 1968, le chapitre VI, qui comprend les articles 68*bis* à 68*quinquies*, est remplacé par les dispositions suivantes:

«CHAPITRE VI

**Conventions avec les zones de police
en matière de sécurité routière**Art. 68*bis*

Les recettes des amendes pénales en matière de circulation routière, de transport routier de marchandises et de personnes, d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules de transport par terre, ainsi que leurs remorques et accessoires de sécurité, et des sommes dont le paiement éteint l'action publique, comme prévu dans les présentes lois coordonnées, sont, conformément aux dispositions desdites lois, en partie attribuées aux zones de police locale, à la police fédérale et aux services mentionnés à l'article 68*ter*, § 2.

Pour pouvoir prétendre aux montants attribués, les zones de police locale et la police fédérale doivent avoir établi un plan d'action en matière de sécurité routière, qui comprend les prestations imposées par le Roi et qui est approuvé selon les règles fixées par le Roi.

L'État est chargé de la perception de ces recettes.

Art. 68*ter*

§ 1^{er}. La part attribuée aux zones de police locale s'élève à 30% des recettes visées à l'article 68*bis*, sans toutefois pouvoir être inférieure à 65 millions d'euros.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In titel V van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer wordt het hoofdstuk VI, bestaande uit de artikelen 68*bis* tot en met 68*quinquies* vervangen als volgt:

«HOOFDSTUK VI

**Overeenkomsten met de politiezones
inzake verkeersveiligheid**Art. 68*bis*

De ontvangsten van de penale geldboeten inzake verkeer, inzake het vervoer van personen en goederen over de weg, inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen en inzake de technische vereisten waaraan de voertuigen voor het vervoer te land, hun aanhangwagens en hun veiligheids toebehoren moeten voldoen, evenals van de sommen tegen betaling met verval van strafvordering zoals bedoeld in deze gecoördineerde wetten worden, overeenkomstig de bepalingen van deze wetten, gedeeltelijk toegewezen aan de lokale politiezones, aan de federale politie en aan de in artikel 68*ter*, § 2 vermelde diensten.

Om aanspraak te maken op de toegewezen bedragen moeten de lokale politiezones en de federale politie een actieplan inzake verkeersveiligheid hebben opgesteld dat de door de Koning opgelegde prestaties omvat en dat wordt goedgekeurd overeenkomstig de door de Koning bepaalde regels.

De Staat zorgt voor de inning van deze ontvangsten.

Art. 68*ter*

§ 1. Het aan de lokale politiezones toegewezen deel is 30% van de ontvangsten bedoeld in artikel 68*bis*. Dit toegewezen deel kan evenwel niet minder bedragen dan 65 miljoen euro.

Avant la répartition de ces montants entre les zones de police locale, une clé de répartition régionale, basée sur les recettes totales des amendes en matière de circulation routière par région, y est appliquée.

§ 2. Compte tenu de la sécurité routière, le montant prévu au § 1^{er} est ensuite majoré, au profit d'autres services publics, des montants réservés pour

1/ la police fédérale;

2/ le suivi administratif et le contrôle des plans d'action en matière de sécurité routière;

3/ les services de contrôle en matière de sécurité routière qui dépendent des services publics fédéraux Finances et Mobilité et Transports;

4/ l'exécution des mesures alternatives ou des peines alternatives qui portent notamment sur l'amélioration de la sécurité routière.

§ 3. La police fédérale et les zones de police locale peuvent réserver une partie de leur quote-part dans le fonds de la sécurité routière à des fins d'acquisitions communes.

§ 4. Après application de la clé de répartition régionale, la part attribuée à la police locale est répartie selon les critères suivants:

1/ 30% est réparti sur la base d'une catégorisation des zones de police locale en 5 groupes en fonction du cadre organique policier;

2/ 70% est réparti en fonction des prestations imposées par le Roi dans le cadre du plan d'action.

Art. 68^{quater}

Le plan d'action en matière de sécurité routière des zones de police locale et de la police fédérale prévoit au moins:

1/ la réalisation d'une analyse des problèmes de sécurité routière sur les voiries placées sous la surveillance, selon le cas, de la zone de police concernée ou de la police fédérale;

2/ un inventaire des activités existantes de maintien de la sécurité routière sur les voiries concernées;

3/ la finalisation concrète des prestations imposées par le Roi.

Op deze bedragen wordt voorafgaandelijk aan de verdeling over de lokale zones een gewestelijke verdeelsleutel toegepast op basis van de totale inkomsten uit de verkeersboetes per gewest.

§ 2. Het in § 1 vermelde bedrag wordt, in functie van de verkeersveiligheid, ten behoeve van andere overheidsdiensten vervolgens vermeerderd met de bedragen gereserveerd voor

1/ de federale politie;

2/ de administratieve opvolging en controle van de actieplannen inzake verkeersveiligheid;

3/ de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de federale overheidsdiensten financiën en mobiliteit en vervoer;

4/ de uitvoering van de alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.

§ 3. De federale politie en de lokale politiezones kunnen een gedeelte van hun aandeel in het verkeersveiligheidsfonds reserveren voor gemeenschappelijke aankopen.

§ 4. De criteria die, na toepassing van de gewestelijke verdeelsleutel, gelden bij de gewestelijke verdeling van het aan de lokale politie toegewezen deel zijn:

1/ 30% wordt verdeeld op basis van een categorisering van de lokale politiezones in vijf groepen naar gelang van het organiek politiekader;

2/ 70% wordt verdeeld op basis van de in het kader van het actieplan door de Koning opgelegde prestaties.

Art. 68^{quater}

Het actieplan inzake verkeersveiligheid van de lokale politiezones en van de federale politie voorziet minstens in:

1/ de uitvoering van een analyse van de verkeersveiligheidsproblemen op de wegen die al naar gelang het geval onder het toezicht van de betrokken politiezone of van de federale politie staan;

2/ een inventaris van de bestaande activiteiten inzake de handhaving van de verkeersveiligheid op de betrokken wegen;

3/ de concrete finalisering van de door de Koning opgelegde prestaties.

Le plan d'action définit les priorités et comporte, en fonction de ces priorités, les points suivants:

- 1/ la mise en œuvre d'actions d'information du public par rapport aux problèmes de sécurité routière sur les voiries concernées, y compris sur l'organisation de contrôles et leurs résultats;
- 2/ la mise en œuvre d'actions de prévention par rapport aux problèmes de sécurité routière relevés dans la zone de police concernée;
- 3/ l'organisation d'actions de contrôle, en précisant les objectifs de ceux-ci.

Le plan d'action en matière de sécurité routière des zones de police locale doit s'inscrire dans le cadre des objectifs du plan zonal de sécurité.

Le plan d'action en matière de sécurité routière de la police fédérale doit s'inscrire dans le cadre des objectifs du plan national de sécurité.

Art. 68quinquies

Les zones de police locale et la police fédérale désignent un coordinateur qui veillera au suivi et à la réalisation effective des objectifs du plan d'action en matière de sécurité routière.

Elles s'engagent également à adresser aux ministres compétents un rapport d'évaluation sur l'exécution du plan d'action en matière de sécurité routière, comprenant notamment la répartition des effectifs et des moyens affectés dans les différentes actions mises en œuvre dans le cadre du plan d'action.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions et les modalités auxquelles les plans d'action en matière de sécurité routière doivent satisfaire.».

Art. 3

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

27 septembre 2005

Het actieplan bepaalt de prioriteiten en bevat overeenkomstig deze prioriteiten, de volgende punten:

- 1/ het opzetten van informatieacties omtrent de verkeersveiligheidsproblemen op de betrokken wegen met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles;
- 2/ het opzetten van preventieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen op de betrokken wegen;
- 3/ de organisatie van controleacties, met precisering van de doelstellingen ervan.

Het actieplan inzake verkeersveiligheid van de lokale politiezones moet kaderen in de doelstellingen van het zonale veiligheidsplan.

Het actieplan inzake verkeersveiligheid van de federale politie moet kaderen in de doelstellingen van het nationaal veiligheidsplan.

Art. 68quinquies

De lokale politiezones en de federale politie wijzen een coördinator aan die over de opvolging en de daadwerkelijke uitvoering van de doelstellingen van het actieplan inzake verkeersveiligheid zal waken.

Zij verbinden zich ook toe een evaluatieverslag te zenden aan de bevoegde ministers met betrekking tot de uitvoering van het actieplan inzake verkeersveiligheid, dat met name de verdeling bevat van de manschappen en de middelen die werden ingezet bij de verschillende acties, opgezet in het kader van het actieplan.

Bij een besluit vastgesteld na overleg in de Minister-raad bepaalt de Koning de voorwaarden en nadere regels waaraan de actieplannen inzake verkeersveiligheid moeten voldoen.».

Art. 3

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

27 september 2005

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Katrien SCHRYVERS (CD&V)
Dirk CLAES (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)
Patrick DE GROOTE (N-VA)

TEXTE DE BASE

16 mars 1968

Loi relative à la police de la circulation routière

CHAPITRE VI

Conventions avec les zones de police en matière de sécurité routière

Art. 68bis

§ 1^{er}. Les recettes des amendes pénales en matière de circulation routière, des ordres de paiement et des sommes dont le paiement éteint l'action publique, comme prévu dans les présentes lois coordonnées, sont, conformément aux dispositions des présentes lois, en partie attribuées aux zones de police telles que définies à l'article 9 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux qui ont conclu une convention de sécurité routière avec le ministre de l'intérieur et le ministre de la Mobilité et des Transports.

§ 2. L'État est chargé de la perception des recettes visées au paragraphe 1^{er} pour compte des zones de police en tenant compte des règles déterminées par la présente loi.]

Art. 68ter

La part attribuée aux zones de police est le total des recettes visées à l'article 68bis, § 1^{er}, diminuée du montant de ces recettes en 2002.

Le montant de ces recettes en 2002 est lié à l'indice des prix à la consommation, qui a été atteint le 31 décembre 2002. Ces montants sont adaptés le 1^{er} janvier de chaque année à la grandeur de l'indice des prix à la consommation atteint le 31 décembre de l'année précédente.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION

16 mars 1968

Loi relative à la police de la circulation routière

CHAPITRE VI

Conventions avec les zones de police en matière de sécurité routière

Art. 68bis

Les recettes des amendes pénales en matière de circulation routière, de transport routier de marchandises et de personnes, d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles et des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules de transport par terre, ainsi que leurs remorques et accessoires de sécurité, et des sommes dont le paiement éteint l'action publique, comme prévu dans les présentes lois coordonnées, sont, conformément aux dispositions desdites lois, en partie attribuées aux zones de police locale, à la police fédérale et aux services mentionnés à l'article 68ter, § 2.

Pour pouvoir prétendre aux montants attribués, les zones de police locale et la police fédérale doivent avoir établi un plan d'action en matière de sécurité routière, qui comprend les prestations imposées par le Roi et qui est approuvé selon les règles fixées par le Roi.

L'État est chargé de la perception de ces recettes.

Art. 68ter

§ 1^{er}. La part attribuée aux zones de police locale s'élève à 30% des recettes visées à l'article 68bis, sans toutefois pouvoir être inférieure à 65 millions d'euros.

Avant la répartition de ces montants entre les zones de police locale, une clé de répartition régionale, basée sur les recettes totales des amendes en matière de circulation routière par région, y est appliquée.

BASISTEKST

16 maart 1968

Wet betreffende de politie over het wegverkeer

HOOFDSTUK VI

Overeenkomsten met de politiezones inzake verkeersveiligheid

Art. 68bis

§ 1. De ontvangsten van de penale geldboeten inzake verkeer, van de bevelen tot betaling, en van de sommen tegen betaling met eventueel verval van strafvordering, zoals bedoeld in deze gecoördineerde wetten, worden, overeenkomstig de bepalingen van deze wetten, gedeeltelijk toegewezen aan de politiezones gedefinieerd in artikel 9 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus die een overeenkomst inzake verkeersveiligheid hebben gesloten met de minister van Binnenlandse Zaken en met de minister van Mobiliteit en Vervoer.

§ 2. De Staat zorgt voor de inning van de in paragraaf 1 bedoelde ontvangsten voor rekening van de politiezones met inachtneming van de bij deze wet vastgestelde regels.

Art. 68ter

Het aan de politiezones toegewezen deel is het totaal van de ontvangsten bedoeld in artikel 68bis, § 1, verminderd met het bedrag van deze ontvangsten in 2002.

Het bedrag van deze ontvangsten in 2002 is gekoppeld aan het indexcijfer der consumptie prijzen dat op 31 december 2002 werd bereikt. Die bedragen worden op 1 januari van elk jaar aangepast aan het op 31 december van het voorgaande jaar bereikte indexcijfer van de consumptieprijzen.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL

16 maart 1968

Wet betreffende de politie over het wegverkeer

HOOFDSTUK VI

Overeenkomsten met de politiezones inzake verkeersveiligheid

Art. 68bis

De ontvangsten van de penale geldboeten inzake verkeer, inzake het vervoer van personen en goederen over de weg, inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen en inzake de technische vereisten waaraan de voertuigen voor het vervoer te land, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, evenals van de sommen tegen betaling met verval van strafvordering zoals bedoeld in deze gecoördineerde wetten worden, overeenkomstig de bepalingen van deze wetten, gedeeltelijk toegewezen aan de lokale politiezones, aan de federale politie en aan de in artikel 68ter, § 2 vermelde diensten.

Om aanspraak te maken op de toegewezen bedragen moeten de lokale politiezones en de federale politie een actieplan inzake verkeersveiligheid hebben opgesteld dat de door de Koning opgelegde prestaties omvat en dat wordt goedgekeurd overeenkomstig de door de Koning bepaalde regels.

De Staat zorgt voor de inning van deze ontvangsten.

Art. 68ter

§ 1. Het aan de lokale politiezones toegewezen deel is 30% van de ontvangsten bedoeld in artikel 68bis. Dit toegewezen deel kan evenwel niet minder bedragen dan 65 miljoen euro.

Op deze bedragen wordt voorafgaandelijk aan de verdeling over de lokale zones een gewestelijke verdeelsleutel toegepast op basis van de totale inkomsten uit de verkeersboetes per gewest.

A partir de 2003, la part à partager parmi les zones de police qui ont conclu une convention sur la sécurité routière avec le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Mobilité et des Transports, est fixée selon les modalités déterminées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Art. 68quater

Le Roi détermine également, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les critères et le mécanisme selon lesquels cette répartition est effectuée entre les différentes zones de police ayant conclu une convention visée à l'article 68bis, § 1^{er}.

§ 2. Compte tenu de la sécurité routière, le montant prévu au § 1^{er} est ensuite majoré, au profit d'autres services publics, des montants réservés pour

- 1/ la police fédérale;**
- 2/ le suivi administratif et le contrôle des plans d'action en matière de sécurité routière;**
- 3/ les services de contrôle en matière de sécurité routière qui dépendent des services publics fédéraux Finances et Mobilité et Transports;**
- 4/ l'exécution des mesures alternatives ou des peines alternatives qui portent notamment sur l'amélioration de la sécurité routière.**

§ 3. La police fédérale et les zones de police locale peuvent réserver une partie de leur quote-part dans le fonds de la sécurité routière à des fins d'acquisitions communes.

§ 4. Après application de la clé de répartition régionale, la part attribuée à la police locale est répartie selon les critères suivants:

- 1/ 30% est réparti sur la base d'une catégorisation des zones de police locale en 5 groupes en fonction du cadre organique policier;**
- 2/ 70% est réparti en fonction des prestations imposées par le Roi dans le cadre du plan d'action.**

Art. 68quater

Le plan d'action en matière de sécurité routière des zones de police locale et de la police fédérale prévoit au moins:

- 1/ la réalisation d'une analyse des problèmes de sécurité routière sur les voiries placées sous la surveillance, selon le cas, de la zone de police concernée ou de la police fédérale;**
- 2/ un inventaire des activités existantes de maintien de la sécurité routière sur les voiries concernées;**
- 3/ la finalisation concrète des prestations imposées par le Roi.**

Le plan d'action définit les priorités et comporte, en fonction de ces priorités, les points suivants:

- 1/ la mise en œuvre d'actions d'information du public par rapport aux problèmes de sécurité routière sur les voiries concernées, y compris sur l'organisation de contrôles et leurs résultats;**
- 2/ la mise en œuvre d'actions de prévention par rapport aux problèmes de sécurité routière relevés dans la zone de police concernée;**

Vanaf het jaar 2003, en volgens de nadere regels vastgelegd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, wordt het over de politiezones die een overeenkomst inzake verkeersveiligheid hebben gesloten met de minister van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit en Vervoer, te verdelen deel vastgelegd.

Art. 68quater

De Koning bepaalt eveneens, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de criteria en het mechanisme volgens welke deze verdeling wordt uitgevoerd tussen de verschillende politiezones die een overeenkomst als bedoeld in artikel 68bis, § 1, hebben afgesloten.]

§ 2. Het in §1 vermelde bedrag wordt, in functie van de verkeersveiligheid, ten behoeve van andere overheidsdiensten vervolgens vermeerderd met de bedragen gereserveerd voor

- 1/ de federale politie;**
- 2/ de administratieve opvolging en controle van de actieplannen inzake verkeersveiligheid;**
- 3/ de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de federale overheidsdiensten financiën en mobiliteit en vervoer;**
- 4/ de uitvoering van de alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.**

§ 3. De federale politie en de lokale politiezones kunnen een gedeelte van hun aandeel in het verkeersveiligheidsfonds reserveren voor gemeenschappelijke aankopen.

§ 4. De criteria die, na toepassing van de gewestelijke verdeelsleutel, gelden bij de gewestelijke verdeling van het aan de lokale politie toegewezen deel zijn:

- 1/ 30% wordt verdeeld op basis van een categorisering van de lokale politiezones in vijf groepen naar gelang van het organiek politiekader;**
- 2/ 70% wordt verdeeld op basis van de in het kader van het actieplan door de Koning opgelegde prestaties.**

Art. 68quater

Het actieplan inzake verkeersveiligheid van de lokale politiezones en van de federale politie voorziet minstens in:

- 1/ de uitvoering van een analyse van de verkeersveiligheidsproblemen op de wegen die al naargelang het geval onder het toezicht van de betrokken politiezone of van de federale politie staan;**
- 2/ een inventaris van de bestaande activiteiten inzake de handhaving van de verkeersveiligheid op de betrokken wegen;**
- 3/ de concrete finalisering van de door de Koning opgelegde prestaties.**

Het actieplan bepaalt de prioriteiten en bevat overeenkomstig deze prioriteiten, de volgende punten:

- 1/ het opzetten van informatieacties omtrent de verkeersveiligheidsproblemen op de betrokken wegen met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles;**
- 2/ het opzetten van preventieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen op de betrokken wegen;**

Art. 68quinquies

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions et les modalités auxquelles la convention visée à l'article 68bis, § 1^{er} doit satisfaire.

La convention prévoit la réalisation d'une analyse des problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, ainsi que d'un inventaire des activités existantes de maintien de la sécurité routière dans la zone de police concernée.

La convention prévoit également un plan d'action définissant des priorités et comportant, en fonction de ces priorités, les points suivants:

- la mise en œuvre d'actions d'information du public par rapport aux problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, en ce y compris sur l'organisation de contrôles et leurs résultats;
- la mise en œuvre d'actions de prévention par rapport aux problèmes de sécurité routière relevés dans la zone de police concernée;
- l'organisation d'actions de contrôle, en précisant les objectifs de ceux-ci.

La convention doit s'inscrire dans le cadre du plan zonal de sécurité.

Dans la convention, la zone de police s'engage également à désigner un coordinateur qui veillera à la réalisation effective de ses objectifs en matière de sécurité routière.

Elle s'engage également à adresser aux ministres précités un rapport d'évaluation sur l'exécution de la convention, comportant notamment la répartition des effectifs affectés aux différentes actions mises en œuvre dans le cadre de la convention.

3/ l'organisation d'actions de contrôle, en précisant les objectifs de ceux-ci.

Le plan d'action en matière de sécurité routière des zones de police locale doit s'inscrire dans le cadre des objectifs du plan zonal de sécurité.

Le plan d'action en matière de sécurité routière de la police fédérale doit s'inscrire dans le cadre des objectifs du plan national de sécurité.

Art. 68quinquies

Les zones de police locale et la police fédérale désignent un coordinateur qui veillera au suivi et à la réalisation effective des objectifs du plan d'action en matière de sécurité routière.

Elles s'engagent également à adresser aux ministres compétents un rapport d'évaluation sur l'exécution du plan d'action en matière de sécurité routière, comprenant notamment la répartition des effectifs et des moyens affectés dans les différentes actions mises en œuvre dans le cadre du plan d'action.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions et les modalités auxquelles les plans d'action en matière de sécurité routière doivent satisfaire.¹

¹ Art. 2: remplacement.

Art. 68quinquies

De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden en nadere regels vast waaraan de overeenkomst als bedoeld in artikel 68bis, § 1, moet voldoen.

De overeenkomst voorziet in de uitvoering van een analyse van de verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, evenals een inventaris van de bestaande activiteiten inzake de handhaving van de verkeersveiligheid in de betrokken politiezone.

De overeenkomst voorziet eveneens in een actieplan dat prioriteiten bepaalt en dat overeenkomstig deze prioriteiten, de volgende punten bevat:

- het opzetten van informatieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles;
- het opzetten van preventieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone;
 - de organisatie van controleacties, met precisering van de doelstellingen ervan.

De overeenkomst moet kaderen in het zonale veiligheidsplan.

In de overeenkomst verbindt de politiezone zich er toe een coördinator aan te stellen die over de daadwerkelijke uitvoering van de doelstellingen ervan inzake verkeersveiligheid zal waken.

Zij verbindt zich er ook toe een evaluatieverslag te zenden aan de bovenvermelde ministers met betrekking tot de uitvoering van de overeenkomst, dat met name de verdeling bevat van het aantal manschappen dat werd ingezet bij de verschillende acties die werden opgezet in het kader van de overeenkomst.

3/ de organisatie van controleacties, met precisering van de doelstellingen ervan.

Het actieplan inzake verkeersveiligheid van de lokale politiezones moet kaderen in de doelstellingen van het zonale veiligheidsplan.

Het actieplan inzake verkeersveiligheid van de federale politie moet kaderen in de doelstellingen van het nationaal veiligheidsplan.

Art. 68quinquies

De lokale politiezones en de federale politie duiden een coördinator aan die over de opvolging en de daadwerkelijke uitvoering van de doelstellingen van het actieplan inzake verkeersveiligheid zal waken.

Zij verbinden zich ook toe een evaluatieverslag te zenden aan de bevoegde ministers met betrekking tot de uitvoering van het actieplan inzake verkeersveiligheid, dat met name de verdeling bevat van de manschappen en de middelen die werden ingezet bij de verschillende acties, opgezet in het kader van het actieplan.

Bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalt de Koning de voorwaarden en nadere regels waaraan de actieplannen inzake verkeersveiligheid moeten voldoen.¹

¹ Art. 2: vervanging.