

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 octobre 2005

PROJET DE LOI**relatif à l'établissement et au financement de
plans d'action en matière de sécurité routière**

AMENDEMENTS

N° 1 DE MM. VAN DEN EYNDE ET MORTELMANS

Art. 7

Remplacer le § 1^{er} par la disposition suivante:*«§ 1^{er}. Les montants maximums auxquels peuvent
prétendre les zones de police locale sont déterminés
comme suit:**La part attribuée visée à l'article 5, § 1^{er}, de la pré-
sente loi, diminuée du montant visé à l'article 2 du pré-
sent article, est tout d'abord divisée en trois parts sur la
base de la répartition, par région, des recettes visées à
l'article 2 de la présente loi. Cette répartition des recet-
tes par région concerne l'année qui précède la commu-
nication visée à l'article 6, alinéa 1^{er}, de la présente loi.*

Document précédent :

Doc 51 **2027/ (2005/2006)** :
001 : Projet de loi.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 oktober 2005

WETSONTWERP**betreffende de opmaak en financiering van
actieplannen inzake verkeersveiligheid**

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEREN VAN DEN EYNDE EN
MORTELMANS

Art. 7

Paragraaf 1 vervangen als volgt:*«§ 1. De maximumbedragen waarop de lokale politie-
zones aanspraak kunnen maken, wordt als volgt be-
paald:**Het toegewezen deel bedoeld in artikel 5, § 1, van
deze wet, verminderd met het bedrag bedoeld in § 2
van dit artikel, wordt eerst in drie delen opgesplitst op
basis van de verhouding per gewest van de ontvang-
sten bedoeld in artikel 2 van deze wet. Deze verhou-
ding van de ontvangsten per gewest slaat op het jaar
dat de mededeling bedoeld in artikel 6, eerste lid, van
deze wet, voorafgaat.*

Voorgaand document :

Doc 51 **2027/ (2005/2006)** :
001 : Wetsontwerp.

Une clé de répartition est appliquée aux trois parts qui sont le résultat de la division de la part attribuée visée à l'article 5, § 1^{er}, de la présente loi. Le Roi fixe, cette clé de répartition, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur la base des trois critères suivants:

1° la catégorisation des zones de police locale en 5 groupes en fonction du cadre policier organique;

2° la diminution du nombre de victimes de la circulation sur les routes qui relèvent de la compétence de la zone de police locale;

3° le nombre de kilomètres de routes pour lequel la zone de police locale est compétente.».

JUSTIFICATION

La Flandre perçoit 83% des amendes routières et reçoit, en vertu de l'actuelle clé de répartition, à peine 56,5% de leur produit. En 2003, le Flamand moyen a payé 24,7 euros d'amendes routières, le Wallon moyen à peine 16 euros.

Le présent amendement tend à corriger cette distorsion communautaire persistante au niveau de la répartition du fonds des amendes routières/fonds de sécurité routière: le produit supplémentaire des amendes routières est, par le biais du fonds de sécurité routière, tout d'abord réparti entre les régions en fonction de leur apport dans le produit total des amendes routières, et ensuite seulement entre les différentes zones de police.

N° 2 DE MM. VAN DEN EYNDE ET MORTELMANS

Art. 5

Supprimer le § 1^{er}, 2°, et les §§ 2 et 3.

JUSTIFICATION

L'attribution d'une partie du fonds de sécurité routière aux SPF Mobilité et Transports, Intérieur et Finances est en contradiction avec l'article 2 du projet de loi, qui dispose explicitement que les recettes supplémentaires des amendes routières sont réparties de manière exhaustive entre les zones de police locale et la police fédérale. L'attribution d'une partie de l'argent est aussi en contradiction avec l'objet initial du fonds des amendes routières/fonds de sécurité routière, à savoir offrir aux zones de police une compensation pour les coûts de la réforme de la police qui ont été répercutés sur les administrations locales ainsi que pour la perte des recettes générées par les amendes routières, qui étaient répartis précédemment entre les corps de police communale.

Op de drie delen waarin het toegewezen deel bedoeld in artikel 5, § 1, van deze wet, wordt opgesplitst, wordt een door de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit vastgelegde verdeelsleutel op basis van de volgende drie criteria toegepast:

1° de categorisering van de lokale politiezones in 5 groepen naar gelang van het organieke politiekader;

2° de daling van het aantal verkeersslachtoffers op de wegen die onder het toezicht van de lokale politiezone staan;

3° het aantal kilometer wegen waarvoor de lokale politiezone bevoegd is.».

VERANTWOORDING

Vlaanderen int 83% van de verkeersboetes en krijgt via de huidige verdeelsleutel amper 56,5% van de opbrengst. In 2003 betaalde de gemiddelde Vlaming EUR 24,7 aan verkeersboetes, de gemiddelde Waal nauwelijks EUR 16.

Via dit amendement wordt de tot nu toe bestaande communautaire scheefte in zake de verdeling van het verkeersboetefonds/verkeersveiligheidsfonds rechtgetrokken: de meeropbrengst van de verkeersboetes wordt via het veiligheidsfonds in eerste fase verdeeld over de gewesten naar gelang hun aandeel in de totale opbrengst van de verkeersboetes, en dan pas over de verschillende politiezones.

Nr. 2 VAN DE HEREN VAN DEN EYNDE EN MORTELMANS

Art. 5

Paragraaf 1, 2°, en de §§ 2 en 3 weglaten.

VERANTWOORDING

Het toewijzen van een deel van het verkeersveiligheidsfonds aan de FOD's Mobiliteit en Vervoer, Binnenlandse Zaken en Financiën is in tegenspraak met art. 2 van het wetsontwerp dat expliciet stelt dat de meeropbrengst van de verkeersboetes exhaustief verdeeld worden onder de lokale politiezones en de federale politie. Het toewijzen van een deel van het geld is ook in tegenspraak met het oorspronkelijke opzet van het verkeersboetefonds/ verkeersveiligheidsfonds om de politiezones te compenseren voor de kosten van de politiehervorming die de federale overheid heeft afgewenteld op de lokale besturen én voor het wegvallen van de inkomsten uit verkeersboetes die vroeger verdeeld werden over de gemeentelijke politiekorpsen.

Les coûts supplémentaires que les SPF concernés veulent porter en compte pour le fonctionnement du fonds de sécurité routière doivent être couverts intégralement par le montant visé à l'article 5, § 1^{er}, 1°, qui est déduit du total des recettes générées par les amendes routières.

N°3 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 2

Remplacer les mots «en matière de circulation routière» **par les mots** «*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*».

JUSTIFICATION

Nous craignons que les termes «circulation routière» ne couvrent pas tous les domaines dans lesquels sont perçues des amendes au sens le plus large du terme. Les termes «circulation routière» ne couvrent que les dispositions légales et les arrêtés d'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, alors qu'il doit ressortir clairement que les amendes relatives à des infractions à

- la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs,
- la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport terrestre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité,
- la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route doivent également être visées.

Dans le cadre de la circulation routière, les services de police doivent en effet également constater ces infractions (par exemple: camions non pourvus de documents de bord en règle, non-validité du certificat d'inspection automobile, défaut d'assurance en responsabilité civile, etc.).

De meerkosten die de betrokken FOD's willen in rekening brengen voor de werking van het verkeersveiligheidsfonds, moet integraal gehaald worden uit het bedrag bedoeld in art. 5, § 1, 1° dat afgetrokken wordt van het totaal van ontvangsten.

Francis VAN DEN EYNDE (Vlaams Belang)
Jan MORTELMANS (Vlaams Belang)

Nr. 3 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 2

De woorden «inzake verkeer» **vervangen door de woorden** «*inzake verkeer, inzake het vervoer van personen en goederen over de weg, inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen en inzake de technische vereisten waaraan alle voertuigen voor het vervoer te land, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen*».

VERANTWOORDING

Wij vrezen dat de term «verkeer» niet de lading dekt m.b.t. alle boetes die in de ruimste zin van het woord worden geïnd. De term «verkeer» dekt alleen maar de wetsbepalingen en de uitvoeringsbesluiten van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, terwijl het duidelijk moet zijn dat ook de boetes voor overtredingen

- van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen,
- van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan alle voertuigen voor het vervoer te land, hun aanhangwagens en veiligheidstoebehoren moeten voldoen,
- van de wet van 3 mei 1999 over het vervoer van goederen over de weg hieronder moeten vallen.

De politiediensten moeten immers in verkeerscontext ook deze overtredingen vaststellen (bv. boordpapieren van de vrachtwagens die niet in orde zijn, ongeldigheid van de kaart i.v.m. automobielininspectie, geen aansprakelijkheidsverzekering van het voertuig enz.) vaststellen.

N°4 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 3

Dans le § 1^{er}, entre les mots «sécurité routière» et les mots «qui est», insérer les mots «qui comprend les prestations imposées par le Roi et».

JUSTIFICATION

Nous proposons un système de rétribution complètement différent de celui prévu par la procédure actuelle, qui est perpétuée par le projet de loi à l'examen.

Il n'est pas indiqué de «récompenser» les avancées en termes de victimes, et ce pour les raisons suivantes:

– les résultats positifs ne sont pas uniquement attribuables au travail de la police mais aussi à d'autres décisions totalement étrangères à celui-ci et qui, en grande partie, ne relèvent pas des pouvoirs locaux (par exemple l'aménagement de pistes cyclables et de ronds-points le long de voiries régionales, la sécurisation de carrefours dangereux, le réaménagement de voies de passage, etc.). Une zone de police peut ainsi se voir «récompensée» pour une amélioration des résultats qui n'est guère, voire pas du tout liée au travail de la police;

– l'évolution du nombre de victimes peut, surtout dans des zones de petite taille, être perturbée par des «accidents» (au sens propre et au sens figuré) très malheureux que même le meilleur travail policier de maintien de la sécurité routière ne pourrait éviter.

Il nous semble préférable d'imposer, en fonction d'une série de paramètres (densité de la population, longueur du réseau routier, nombre de victimes sur le réseau secondaire de la zone), un certain nombre d'heures de prestations aux services de police et de subventionner ces prestations. Ce système s'apparente d'ailleurs à la procédure appliquée aux Pays-Bas, où le gouvernement met quelque 600 effectifs équipés de matériel et de véhicules à la disposition des zones de police locale, à condition que celles-ci consacrent un nombre déterminé d'heures en priorité à la répression des excès de vitesse, du non-respect des feux de signalisation, de l'abus d'alcool et de drogues et du non-respect du port de la ceinture de sécurité.

Nr. 4 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 3

In § 1, tussen de woorden «opstellen dat» en de woorden «wordt goedgekeurd» de woorden «en dat de door de Koning opgelegde prestaties omvat» invoegen.

VERANTWOORDING

Wij stellen een totaal ander systeem van vergoeding voor dan voorzien bij de huidige gang van zaken, die wordt voortgezet in het wetsontwerp.

Het is niet aangewezen om de vooruitgang inzake slachtoffers te «belonen», om volgende redenen:

– de vooruitgang wordt niet alleen bepaald door het politiewerk, maar ook door andere beslissingen die niets met het politiewerk te maken hebben en die voor een goed gedeelte boven het lokale bestuursniveau liggen (bv. aanleg van fietspaden en rotondes langs gewestwegen, beveiliging van gevaarlijke kruispunten, herinrichten van doortochten etc.). Op die manier kan een politiezone «beloond» worden voor betere resultaten, die weinig of helemaal niets van doen hebben met het politiewerk zelf;

– de evolutie van het aantal slachtoffers kan, zeker in kleinere zones, verstoord worden door zeer ongelukkige «toevalstreffers» die ook niet kunnen voorkomen worden door zelfs het beste handhavingswerk van de politiediensten.

Het lijkt ons beter om, op basis van een aantal parameters (bevolkingsdichtheid, lengte van het wegennet, aantal slachtoffers in de zone op het secundaire wegennet) een aantal uren prestaties op te leggen aan de politiediensten, en deze prestaties te subsidiëren. Dit systeem is overigens verwant aan wat in Nederland gebeurt, waar de regering zowat 600 manschappen met materieel en wagens ter beschikking stelt van de lokale politiezones, op voorwaarde dat zij een vastgelegd aantal uren doen met als speerpunten de snelheids-handhaving, het roodlichtrijden, het misbruik van alcohol en drugs, en de niet-naleving van de gordeldracht.

N° 5 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 5

Remplacer cet article par la disposition suivante:

«Art. 5. — § 1^{er}. La part attribuée aux zones de police locale s'élève à 30% des recettes des amendes visées à l'article 2, sans toutefois pouvoir être inférieure à 65 millions d'euros.

§ 2. Compte tenu de la sécurité routière, le montant disponible est ensuite majoré, au profit des autres services publics, des montants réservés pour

- la police fédérale;
- le suivi administratif et le contrôle des plans d'action élaborés en matière de sécurité routière par le Service public fédéral Mobilité et Transports;
- l'exécution des mesures alternatives ou des peines alternatives visant notamment l'amélioration de la sécurité routière;
- les investissements réalisés par les régions en ce qui concerne l'installation d'appareils de contrôle automatiques le long des routes régionales;
- les actions spécifiques de l'Institut belge pour la sécurité routière.

§ 3. Le montant attribué au service public fédéral Justice est versé dans le fonds de sécurité en complément de l'enveloppe réservée pour les alternatives judiciaires dans le but de financer l'exécution de mesures ou de peines alternatives visant notamment l'amélioration de la sécurité routière.

Le ministre de la Justice établit chaque année un rapport au ministre de la Mobilité relatif à l'exécution des projets en matière de sécurité routière financés par ce montant.

§ 4. 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.

Les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité fixent par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le montant qui est réservé pour des achats communs en soutien de la politique de sécurité routière.

Nr. 5 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 5

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 5. — § 1. Het aan de lokale politiezones toegevoegde deel is 30 % van de ontvangsten van de boetes bedoeld in artikel 2. Dit toegewezen deel mag evenwel niet minder dan 65 miljoen euro bedragen.

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

- de federale politie;
- de administratieve opvolging en controle van de actieplannen inzake verkeersveiligheid door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- de uitvoering van de alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid;
- de investeringen van de gewesten in onbemande controletoeestellen langs de gewestwegen;
- specifieke acties van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

§ 3. Het aan de federale overheidsdienst Justitie toegekende bedrag wordt in het veiligheidsfonds gestort ter aanvulling van het budget gereserveerd voor gerechtelijke alternatieven met als doel de uitvoering van de alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid te financieren.

De minister van Justitie stelt jaarlijks een verslag op aan de minister van Mobiliteit betreffende de uitvoering van de projecten inzake verkeersveiligheid die gefinancierd worden met dit bedrag.

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

De ministers van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit bepalen, bij een in Ministerraad overlegd besluit, het bedrag dat gereserveerd wordt voor gemeenschappelijke aankopen ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid.

Préalablement, ils demandent l'avis de la police fédérale et de la Commission Permanente de la Police locale mentionnée à l'article 91 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, sur les besoins d'achats communs.

Les achats communs doivent être destinés à l'accroissement de la sécurité routière et sont attribués à la police fédérale et aux zones de police locale qui se sont inscrites pour ces achats communs.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, limiter le montant réservé pour les achats communs à un montant maximum déterminé.».

JUSTIFICATION

Dans l'état actuel des choses, les moyens du fonds de sécurité routière mis à la disposition des zones locales sont déjà très limités. Par ailleurs, nous acceptons que la situation budgétaire de notre pays ne permette pas d'augmenter le montant destiné aux zones locales. Toutefois, le projet de loi rogne encore davantage sur la part destinée aux zones locales en faveur d'autres candidats. Le fait qu'il y ait d'autres candidats nous paraît compréhensible et acceptable, mais cela ne peut se faire au détriment des zones locales. De plus, la diminution des amendes (que nous avons défendue depuis le début et que nous continuons à défendre) peut aussi entraîner une diminution des recettes globales provenant d'amendes.

C'est pourquoi nous proposons:

a) que 30% des recettes globales des amendes routières soit réservé aux zones locales et que ce montant soit complété par les montants nécessaires pour les autres candidats. Appliqué au montant mis à la disposition des zones locales en 2005, ce pourcentage destiné aux zones locales est un peu plus élevé que le montant disponible de 65 millions d'euros;

b) que le montant disponible pour les zones locales ne puisse jamais être inférieur à 65 millions d'euros. Un plancher est ainsi fixé, eu égard à une possible diminution des recettes provenant d'amendes;

c) que le montant réservé aux zones locales soit complété par les montants destinés aux autres candidats aux moyens du fonds de sécurité routière;

d) que les régions et l'Institut belge pour la sécurité routière soient ajoutés à la liste des candidats. Il ne faut pas oublier que les régions investissent également dans des appareils de contrôle automatiques; de plus, nous désirons que les tâches supplémentaires dont est chargé l'IBSR puissent être financées par le fonds de sécurité routière. Cela nous paraît être la logique même.

Zij winnen vooraf het advies in van de federale politie en van de Vaste Commissie van de Lokale Politie bedoeld in artikel 91 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, omtrent de behoeften voor gemeenschappelijke aankopen.

De gemeenschappelijke aankopen moeten bestemd zijn voor de verhoging van de verkeersveiligheid en moeten toegekend worden aan de federale politie en de lokale politiezones die zich hierop ingeschreven hebben.

De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, het bedrag dat wordt voorbehouden voor de gemeenschappelijke aankopen beperken tot een bepaald maximumbedrag.».

VERANTWOORDING

De beschikbare middelen van het verkeersveiligheidsfonds voor de lokale zones zijn, bij de huidige stand van zaken, reeds erg beperkt. Anderzijds aanvaarden wij dat de budgettaire situatie van ons land een verhoging voor de lokale zones niet toelaat. Maar het wetsontwerp bekibbelt nog verder op het aandeel van de lokale zones ten voordele van andere gegadigden. Dat er ook andere gegadigden zijn, lijkt ons begrijpelijk en ook aanvaardbaar, maar dat mag niet gebeuren ten koste van de lokale zones. Bovendien kunnen de verlaagde boetes (die wij van meetafaan steeds verdedigd hebben en blijven verdedigen) ook leiden tot een verlaging van de globale boete-inkomsten.

Daarom stellen wij voor:

a) dat 30% van de globale inkomsten van de boetes uit het verkeer moet gereserveerd worden voor de lokale zones, en dat dit bedrag moet aangevuld worden met de bedragen nodig voor de andere gegadigden. Toegepast op het bedrag dat ter beschikking is van de lokale zones in 2005, ligt dat percentage voor de lokale zones iets boven het beschikbare bedrag van 65 miljoen euro;

b) dat het voor de lokale zones beschikbare bedrag nooit kan dalen beneden de 65 miljoen euro. Op die manier wordt, in het licht van een mogelijke daling van de boete-inkomsten, een bodembedrag vastgesteld;

c) het bedrag, gereserveerd voor de lokale zones, moet aangevuld worden met de bedragen die bestemd zijn voor de andere gegadigden van het verkeersveiligheidsfonds;

d) aan de lijst van gegadigden worden ook de Gewesten en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid toegevoegd. Men mag niet vergeten dat de Gewesten ook investeren in onbemande controle-apparatuur, en bovendien willen wij dat het mogelijk wordt om bijkomende taken waarmee het BIVV wordt belast, gefinancierd kunnen worden uit het verkeersveiligheidsfonds. Dat lijkt ons de logica zelf.

N° 6 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 6

Apporter les modifications suivantes:

- 1) à l'alinéa 1^{er}, **supprimer les mots** «diminué du montant de ces recettes en 2002»;
- 2) à l'alinéa 2, 1°, **remplacer le mot** «§ 1^{er}» **par les mots** «§§ 1^{er} et 2» ;
- 3) à l'alinéa 2, 2°, **remplacer les mots** «montants maximums» **par le mot** «montants».

JUSTIFICATION

Il s'agit d'améliorations techniques qui s'inscrivent dans la logique de l'amendement à l'article 5.

En outre, l'objectif est effectivement d'allouer aux zones locales le montant intégral, et ce, bien entendu, dans la mesure où elles accomplissent les tâches qui leur incombent.

N° 7 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 7

Remplacer cet article par la disposition suivante:

«Art. 7. — § 1^{er}. Avant la répartition de ces montants entre les zones locales, une clé de répartition régionale, basée sur les recettes totales des amendes perçues sur le territoire de chaque région, est appliquée au montant total destiné aux zones locales, visé à l'article 5, § 1^{er}.

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

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

2° 70% répartis en fonction des prestations imposées par le Roi».

Nr. 6 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 6

De volgende wijzigingen aanbrengen:

- 1) **in het eerste lid, de woorden** «verminderd met het bedrag van deze ontvangen in 2002» **weglaten**;
- 2) **in het tweede lid, de woorden** «§ 1» **vervangen door de woorden** «§ 1 en § 2»;
- 3) **in het tweede lid, het woord** «maximum-bedragen» **vervangen door het woord** «bedragen».

VERANTWOORDING

Dit zijn technische verbeteringen in de logica van het amendement bij artikel 5.

Het is bovendien inderdaad de bedoeling om aan de lokale zones het volledige aandeel uit te keren, uiteraard voorzover zij de opgelegde prestaties invullen.

Nr. 7 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 7

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 7. — § 1. Op het totaalbedrag voor de lokale zones bedoeld in artikel 5 § 1 wordt, voorafgaandelijk aan de verdeling over de lokale zones, een gewestelijke verdeelsleutel toegepast op basis van de totale inkomsten van de boetes op het grondgebied van elk gewest.

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

1° 30% wordt verdeeld op basis van een categorisering van de lokale politiezones in 5 groepen naargelang van het organiek politiekader;

2° 70% wordt verdeeld op basis van de door de Koning opgelegde prestaties».

JUSTIFICATION

1. Nous souhaitons en premier lieu mettre fin aux transferts inhérents au système. Il est inadmissible qu'une région présentant 23% du nombre total de tués et de blessés graves recensés en Belgique et générant 17% des recettes totales des amendes s'approprie malgré tout 38 à 40% des sommes du fonds de la sécurité routière. Nous tenons à insister sur le fait que notre amendement est en premier lieu motivé par des considérations liées à la sécurité routière et aux activités des services de police et que l'aspect communautaire n'intervient qu'en second lieu. Si l'on veut promouvoir la sécurité des routes flamandes, mais aussi celle des routes bruxelloises, – où le problème se pose avec plus d'acuité –, il est impératif de mettre fin à ces transferts. Nous proposons dès lors d'appliquer une clé de répartition régionale avant de répartir les montants entre les zones de police: les zones de police de chaque région recevront un montant total à répartir au prorata de la part de chaque région dans le produit total des amendes. Ainsi, si le produit des amendes infligées sur le territoire d'une région déterminée est de 20%, le fonds des amendes routières versera 20% aux zones de police situées dans cette région.

Comme nous l'avons déjà mentionné dans la justification de notre amendement à l'article 3, il n'est pas indiqué de «récompenser» les avancées en termes de victimes, et ce pour les raisons suivantes:

– les résultats positifs ne sont pas uniquement attribuables au travail de la police, mais aussi à d'autres décisions totalement étrangères à celui-ci et qui, en grande partie, ne relèvent pas des pouvoirs locaux (par exemple, l'aménagement de pistes cyclables et de ronds-points le long de voiries régionales, la sécurisation de carrefours dangereux, le réaménagement de voies de passage, etc.). Une zone de police peut ainsi se voir «récompensée» pour une amélioration des résultats qui n'est guère, voire pas du tout liée au travail de la police;

– l'évolution du nombre de victimes peut, surtout dans des zones de petite taille, être perturbée par des «accidents» (au sens propre et au sens figuré) très malheureux que même le meilleur travail policier de maintien de la sécurité routière ne pourrait éviter.

Il nous semble préférable d'imposer, en fonction d'une série de paramètres (densité de la population, longueur du réseau routier, nombre de victimes sur le réseau secondaire de la zone), un certain nombre d'heures de prestations aux services de police et de subventionner ces prestations. Ce système s'apparente d'ailleurs à la procédure appliquée aux Pays-Bas, où le gouvernement met quelque 600 effectifs équipés de matériel et de véhicules à la disposition des zones de police locale, à condition que celles-ci consacrent un nombre déterminé d'heures en priorité à la répression des excès de vitesse, du non-respect des feux de signalisation, de l'abus d'alcool et de drogues et du non-respect du port de la ceinture de sécurité.

Toutefois, nous préconisons également de permettre aux zones de police de décider librement de la teneur d'une partie des heures de prestation, afin qu'elles puissent mettre

VERANTWOORDING

1. Op de eerste plaats willen wij een einde maken aan de transfers die in het systeem ingebakken zitten. Het kan niet dat één gewest met 23% van de doden en zwaargewonden in ons land en met 17% aandeel in de totale opbrengst van de boetes toch 38 à 40% van het verkeersveiligheidsfonds naar zich toehaalt. Wij leggen er de nadruk op dat onze motivering betrekking heeft op de verkeersveiligheid en op de activiteiten van de politiediensten, en slechts in tweede orde op het communautaire aspect ervan. Niet alleen in het Vlaamse maar zeker ook het Brusselse Gewest, waar de problematiek van de verkeersveiligheid groter is, heeft de verkeersveiligheid zelf er alle belang bij dat aan deze transfers een einde komt. Daarom stellen wij voor dat er, voorafgaandelijk aan de verdeling over de politiezones, een gewestelijke verdeelsleutel wordt toegepast: de politiezones binnen elk gewest zullen een totaalbedrag te verdelen krijgen *a rato* van de inbreng van elk gewest in de totale opbrengst van de boetes. Als de opbrengst van de boetes, uitgeschreven op het grondgebied van een bepaald gewest, bv. 20% bedraagt, dan zullen de politiezones binnen dat gewest ook 20% van het verkeersboetefonds uitgekeerd krijgen.

2. Zoals wij reeds hebben gezegd in ons amendement bij artikel 3, is het niet aangewezen om de vooruitgang inzake slachtoffers te «belonen», om volgende redenen:

– de vooruitgang wordt niet alleen bepaald door het politiewerk, maar ook door andere beslissingen die niets met het politiewerk te maken hebben en die voor een goed gedeelte boven het lokale bestuursniveau liggen (bv. aanleg van fietspaden en rotondes langs gewestwegen, beveiliging van gevaarlijke kruispunten, herinrichten van doortochten etc.). Op die manier kan een politiezone «beloond» worden voor betere resultaten, die weinig of helemaal niets van doen hebben met het politiewerk zelf;

– de evolutie van het aantal slachtoffers kan, zeker in kleinere zones, verstoord worden door zeer ongelukkige «toevalstreffers» die ook niet kunnen voorkomen worden door zelfs het beste handhavingswerk van de politiediensten.

Het lijkt ons beter om, op basis van een aantal parameters (bevolkingsdichtheid, lengte van het wegennet, aantal slachtoffers in de zone op het secundaire wegennet) een aantal uren prestaties op te leggen aan de politiediensten, en deze prestaties te subsidiëren. Dit systeem is overigens verwant aan wat in Nederland gebeurt, waar de regering zowat 600 manschappen met materieel en wagens ter beschikking stelt van de lokale politiezones, op voorwaarde dat zij een vastgelegd aantal uren doen met als speerpunten de snelheidshandhaving, het roodlichtrijden, het misbruik van alcohol en drugs, en de niet-naleving van de gordeldracht.

Evenwel pleiten wij er ook voor om de politiezones hierbij een aantal prestatieuren vrij te laten invullen, zodat zij eigen accenten kunnen leggen (bv. opfrissingscursussen

l'accent sur certains aspects (par exemple, des cours de rafraîchissement de la connaissance du code de la route pour les seniors, la mise en œuvre de sanctions alternatives pour les infractions commises par des enfants, des cours de circulation dans les écoles ou sur les pistes de sécurité, etc.).

ver-keersreglement voor senioren, uitvoering van alternatieve sancties voor overtredingen door kinderen, verkeerslessen in scholen of verkeersparken, etc.).

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

N° 8 DE M. DE PADT ET CONSORTS

Nr. 8 VAN DE HEER DE PADT c.s.

Art. 7

Art. 7

Au § 1^{er}, alinéa 2, 2°, remplacer les mots «victimes de la circulation sur les routes» **par les mots** «*victimes de la circulation sur les routes et/ou d'accidents de la circulation dans lesquels on dénombre des blessés ou des morts*».

In § 1, tweede lid, 2°, het woord «verkeersslachtoffers» **vervangen door de woorden** «*verkeersslachtoffers en/of verkeersongevallen met gekwetsten of doden*».

Guido DE PADT (VLD)
Dylan CASAER (sp.a-spirit)
Camille DIEU (PS)
Valérie DE BUE (MR)
Karine LALIEUX (PS)
François BELLOT (MR)