

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

8 novembre 2005

PROJET DE LOI

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

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**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

I. Exposé introductif de M. Landuyt, ministre de la Mobilité	3
II. Exposé introductif de M. Van Den Bergh, co-auteur de la proposition de loi jointe	3
III. Discussion générale	4
IV. Répliques	6
V. Discussion des articles et votes	7
VI. Votes sur l'ensemble du projet	10

Documents précédents :

Doc 51 **2027/ (2005/2006)** :

- 001 : Projet de loi.
- 002 : Amendement.

Voir aussi :

- 004 : Texte adopté par la commission.

Doc 51 **2036/ (2005/2006)** :

- 001 : Proposition de loi de MM. Van den Bergh, Deseyn et Mme Schryvers et M. Claes.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 november 2005

WETSONTWERP

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

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**

VERSLAG

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

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Landuyt, minister van Mobiliteit	3
II. Inleidende uiteenzetting door de heer Van Den Bergh, mede-indiener van het toegevoegde wetsvoorstel	3
III. Algemene bespreking	4
IV. Replieken	6
V. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	7
VI. Stemming over het gehele wetsontwerp	10

Voorgaande documenten :

Doc 51 **2027/ (2005/2006)** :

- 001 : Wetsontwerp.
- 002 : Amendement.

Zie ook :

- 004 : Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 51 **2036/ (2005/2006)** :

- 001 : Wetsvoorstel van de heren Van den Bergh, Desyn en mevrouw Schryvers en de heer Claes.

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:
 Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
 PS Alisson De Clercq, Camille Dieu, Karine Lalieux
 MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue
 sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert
 CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
 Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
 cdH David Lavaux

C.— Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Marie Nagy

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen
 Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
 Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant, Hervé Hasquin
 Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer
 Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten
 Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche
 Joseph Arens, Melchior Wathelet

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
 CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
 CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
 PLEN : Plenum
 COM : Commissievergadering
 MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi ainsi que la proposition de loi jointe au cours de sa réunion du 26 octobre 2005.

Après avoir entendu l'exposé introductif de l'auteur de la proposition de loi jointe, la commission décide de prendre le texte du projet de loi comme texte de base.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. RENAAT LANDUYT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs (p. 4 à 9).

II.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JEF VAN DEN BERGH, CO-AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI JOINTE

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que la contre-proposition de son parti s'articule autour des trois axes suivants:

1° les recettes des amendes routières doivent préalablement être réparties entre les régions, et ce afin d'éviter que l'une ou l'autre région ne soit défavorisée; ce principe fait droit aux critiques du gouvernement flamand; le critère prépondérant doit être les recettes par région de l'année précédente; la Région flamande a été désavantagée en 2004, la Région bruxelloise en 2005;

2° la répartition ultérieure par zone de police doit se faire sur la base d'une obligation d'efforts plutôt que sur la base d'une obligation de résultats; une simple approche statistique permet de constater des aberrations: ainsi, une commune traversée par une autoroute qui fait de nombreuses victimes désavantagera la zone de police concernée, sans que la police locale puisse entreprendre quoi que ce soit;

3° les formalités administratives doivent être réduites à un minimum.

L'intervenant déclare ne pas être défavorable à une augmentation des moyens, mais préconise la création d'un budget minimal permettant de développer des stratégies à long terme. En aucun cas, l'année de référence ne peut être 2002. Par ailleurs, si des institutions fédérales, comme l'Institut belge pour la sécurité routière, peuvent également prétendre aux moyens du fonds, cela ne peut être au détriment des zones de police locale.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp alsook het eraan toegevoegd wetsvoorstel besproken tijdens haar vergadering van 26 oktober 2005.

Na de inleidende uiteenzetting van de indiener van het toegevoegd wetsvoorstel, beslist de commissie de tekst van het wetsontwerp als basistekst te nemen.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER RENAAT LANDUYT, MINISTER VAN MOBILITEIT

De minister verwijst naar de memorie van toelichting (pp. 4-9).

II.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER JEF VAN DEN BERGH, MEDE-INDIENER VAN HET TOEGEVOEGD WETSVORSTEL

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderstreept dat het tegenvoorstel van zijn fractie drie krachtlijnen vertoont:

1° de opbrengst van de verkeersboetes behoort eerst te worden verdeeld volgens gewest om benadeling van welk gewest ook te vermijden; dit principe doet recht aan de kritiek van de Vlaamse regering; het doorslaggevend criterium dient de opbrengsten per gewest van het vorige jaar te zijn; in 2004 werd het Vlaams Gewest benadeeld, in 2005 het Brussels;

2° de verdere verdeling per politiezone dient te geschieden op basis van een inspanningsverbintenis in plaats van op basis van een resultaatsverbintenis; een louter statistieke benadering levert ongerijmdheden op: zo zal een gemeente waar een autosnelweg door loopt met veel verkeersslachtoffers de betrokken politiezone benadelen zonder dat de lokale politie ook maar iets kan ondernemen;

3° de administratieve rompslomp dient tot een minimum te worden beperkt.

De spreker verklaart geen tegenstander te zijn van extra middelen, maar bepleit wel een minimibudget om een lange-termijnvisie te kunnen ontwikkelen. Het referentiejaar mag allermist 2002 zijn. Voorts mogen ook federale instanties zoals het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid gegadigden zijn, maar niet ten nadele van de lokale politiezones.

III.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Camille Dieu (PS) rappelle que le projet de loi à l'examen s'inscrit dans le cadre de l'objectif général du gouvernement visant à réduire de moitié, d'ici à 2010, le nombre de morts sur nos routes. Il convient, à cet égard, que la police fédérale et la justice, deux acteurs importants en matière de sécurité routière, l'un sur les grands axes et les autoroutes, l'autre dans les tribunaux, perçoivent leur part du fonds de sécurité routière. La créativité des zones de police locale, qui sont les mieux placées pour prendre des mesures appropriées, se verra encouragée.

M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) estime que les critères objectifs tels que la taille du corps de police, le nombre de victimes de la circulation et la taille du réseau de voies de circulation sont des critères valables. Les paramètres de la contre-proposition sont sujets à discussion. L'intervenant constate que le groupe NVA n'a pas cosigné cette contre-proposition. Il n'est pas souhaitable que les zones de police puissent encaisser 30% des recettes des amendes qu'elles ont infligées, *a fortiori* à la lumière de la critique selon laquelle les radars automatiques se transforment en jackpots. Cette mesure pourrait également inciter la police à dresser de nombreux procès-verbaux plutôt qu'à intervenir de façon préventive lorsque c'est possible et de façon répressive lorsque c'est nécessaire. La contre-proposition entend s'opposer à l'imposition d'une obligation de résultats, tout en conférant au Roi le pouvoir de répartir 70% du fonds en fonction de prestations imposées. Qu'est-ce cela, sinon une obligation de résultats? À moins, bien sûr, qu'on n'entende utiliser un critère objectif tel que le nombre d'heures prestées ...

M. Guido De Padt (VLD) fait observer que le fonds de sécurité routière a vu le jour grâce à la majorité actuelle. L'intervenant relève que le quatrième paragraphe du résumé du projet de loi ne correspond pas entièrement à la teneur du projet de loi. Il faut veiller à ce que la police fédérale ne soit pas financée par le biais des zones de police locale. L'intervenant fait observer que le nombre de victimes de la circulation n'est pas toujours directement lié à l'insécurité routière. Il cite l'exemple d'un bus dont un pneu explose, causant la mort de trois personnes et en blessant grièvement quatre autres, alors qu'il ne s'agit en fait que d'un seul accident. Un autre exemple est celui d'un accident tuant tous les jeunes occupants d'une voiture. Une fois de plus, il n'y a pas de lien direct avec l'insécurité routière, qui serait due à des défaillances en matière de répression des infractions. D'autres exemples sont les averses et les affaissements de terrain qui peuvent provoquer des accidents. L'intervenant présentera dès lors

III.— ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Camille Dieu (PS) herinnert eraan dat het ter bespreking voorliggend wetsontwerp kadert in de algemene doelstelling van de regering om het aantal verkeersdoden tegen 2010 te halveren. Het past dat ook de federale politie en de justitie, twee belangrijke actoren op het gebied van de verkeersveiligheid, de ene op de grote assen en autosnelwegen, de ander in de rechtbanken, hun deel krijgen uit het verkeersveiligheidsfonds. De creativiteit van de lokale politiezones, die het best geplaatst zijn om aangepaste maatregelen te nemen, zal worden aangewakkerd.

De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) is van oordeel dat objectieve criteria zoals de grootte van het politiekorps, het aantal verkeersslachtoffers en de omvang van de wegeninfrastructuur goede criteria zijn. De parameters van het tegenvoorstel zijn voor discussie vatbaar. De spreker constateert dat de NVA-fractie dit tegenvoorstel niet mede-ondertekend heeft. Het is niet goed dat de politiezones 30 % van de eigen boetes in kassa kunnen houden, zeker niet in het licht van de kritiek dat flitscamera's verworden tot jackpots. Het zou de politie ook kunnen verleiden tot het schrijven van veel processen-verbaal in plaats van preventief op te treden waar het kan en repressief waar het moet. Het tegenvoorstel zegt te willen ingaan tegen het feit dat een resultaatsverbintenis wordt opgelegd, maar kent de Koning wel de bevoegdheid toe 70% van het fonds te verdelen op basis van opgelegde prestaties. Wat is dit anders dan een resultaatsverbintenis? Tenzij men natuurlijk een objectief criterium zoals het aantal gepresteerde uren wil hanteren ...

De heer Guido De Padt (VLD) merkt op dat het verkeersveiligheidsfonds er is gekomen dankzij de huidige meerderheid. De spreker merkt op dat de vierde paragraaf van de samenvatting van het wetsontwerp niet helemaal overeenstemt met wat uiteindelijk in het wetsontwerp staat. Er moet over gewaakt worden dat de federale overheid niet via de lokale politiezones wordt gefinancierd. De spreker merkt op dat het aantal verkeersslachtoffers niet altijd direct in verhouding staat tot de verkeersonveiligheid. Hij geeft het voorbeeld van een bus die een klapband heeft met drie doden en vier zwaargewonden, daar waar het eigenlijk slechts om een enkel ongeval gaat. Een ander voorbeeld is de dood van een auto vol jonge mensen. Ook hier is er geen rechtstreeks verband met de verkeersonveiligheid die te wijten zou zijn aan een gebrek inzake handhaving. Nog andere voorbeelden zijn stortbuien en wegverzakkingen die aanleiding kunnen geven tot ongevallen. De spreker zal dan ook een amendement indienen om het

un amendement afin de préciser le critère relatif au nombre de victimes de la circulation. Enfin, l'intervenant fait observer que les zones de police qui ont toujours enregistré un nombre élevé de victimes de la circulation, notamment en raison du laxisme de la police locale, et qui prendront à présent des mesures, seront largement avantagées. Leur mauvaise position initiale leur garantit une quote-part plus importante du pot commun.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) fustige le fait que l'actuel ministre de la Mobilité, qui était précédemment le ministre flamand de la Mobilité, n'ait rien fait pour transférer aux régions la législation sur la sécurité routière. L'autorité fédérale profite des efforts fournis par les pouvoirs locaux, sur lesquels a déjà été répercuté le surcoût de la réforme des polices. Le système proposé ne permettra absolument pas de récompenser les meilleurs élèves. Ce mécanisme, selon lequel ceux qui en font plus obtiennent finalement moins, peut sans hésitation être qualifié de pervers. La Flandre inflige 83 % des amendes, mais n'en récupère que 56,5%. Il est un fait que les risques d'être verbalisé sont plus élevés en Flandre, mais la Flandre n'en récolte pas les fruits.

M. David Lavaux (cdH) conclut que le fonds des amendes routières est supprimé et que les communes disposent, de ce fait, de moins de moyens. Les engagements antérieurs doivent être respectés. Les critères légaux actuels ont pour effet de désavantager les petites zones de police. Dans une zone qui n'avait jamais connu d'accident, mais qui est soudain confrontée à des accidents faisant respectivement 2 et 10 morts, l'incidence négative sera maximale. Le nombre d'heures prestées dans le cadre de l'application des règles de la sécurité routière est un critère plus objectif.

Mme Katrien Schryvers (CD&V) résume une fois encore les critiques que son groupe politique formule à l'encontre du projet de loi à l'examen: il n'est pas suffisamment clair, il va à l'encontre d'une vision à long terme de la sécurité routière et il entraînera un morcellement des efforts. Le fonds de sécurité routière doit garantir un montant minimum. Le nombre d'accidents n'est pas un critère objectif. Il serait nettement préférable de tenir compte du nombre d'heures prestées.

Mme Valérie De Bue (MR), rapporteuse, rejette l'idée d'une régionalisation du fonds de sécurité routière. La sécurité routière est et reste une matière fédérale. Le Conseil d'État fait observer que le projet de loi confère de larges délégations au Roi. Si même les montants étaient inscrits dans la loi, cela serait de nature à favoriser la sécurité juridique.

criterium van het aantal verkeersslachtoffers te verfijnen. Ten slotte merkt de spreker op dat de politiezones die altijd veel verkeersslachtoffers hebben gekend, onder meer door de laksheid van de plaatselijke politie, en die nu toch iets zullen ondernemen, fel bevoordeeld zullen worden. Hun slechte aanvangssituatie garandeert hen een groter deel uit de gemeenschappelijke pot.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) hekelt het feit dat de huidige minister van Mobiliteit, voormalig Vlaams minister van Mobiliteit, niets heeft gedaan om de verkeerswetgeving naar de gewesten over te hevelen. De federale overheid profiteert van de inspanningen van de lokale besturen, op wie de meerkosten van de politiehervorming reeds werden afgewenteld. De beste leerlingen zullen volgens het ontworpen systeem allermist worden beloond. Dit mechanisme, waarbij zij die meer doen uiteindelijk minder krijgen, kan zonder schroom pervers worden genoemd. Vlaanderen staat in voor 83% van de boetes, maar krijgt hier slechts 56,5% van terug. De pakkans is nu eenmaal groter in Vlaanderen, maar Vlaanderen plukt hier de vruchten niet van.

De heer David Lavaux (cdH) concludeert dat het verkeersboetefonds wordt afgeschaft en de gemeentes met minder middelen achterblijven. Vroegere engagementen moeten worden gerespecteerd. De huidige wettelijke criteria hebben tot gevolg dat kleine politiezones worden benadeeld. In een zone waar nooit een ongeval plaats had, maar dat plots wordt geconfronteerd met ongevallen van respectievelijk 2 en 10 doden, zal de negatieve impact maximaal zijn. Het aantal gepresteerde uren in het raam van de handhaving is een meer objectief criterium.

Mevrouw Katrien Schryvers (CD&V) vat nogmaals de kritiek van haar fractie op het voorliggend ontwerp samen: het biedt onvoldoende duidelijkheid, het staat een lange-termijnvisie inzake verkeersveiligheid in de weg en het zal leiden tot een versplintering van de inspanningen. Het verkeersveiligheidsfonds moet een minimumbedrag garanderen. Het aantal ongevallen is geen objectief criterium. Het zou veel beter zijn rekening te houden met het aantal terzake gepresteerde uren.

Mevrouw Valérie De Bue (MR), uw rapporteur, verworpt de gedachte van regionale opsplitsing van het verkeersveiligheidsfonds. De verkeersveiligheid is en blijft een federale materie. De Raad van State spreekt over een ruime bevoegdheidsoverdracht aan de Koning. Het zou de rechtszekerheid ten goede komen indien zelfs de bedragen wettelijk werden vastgelegd.

Le ministre fournit les réponses suivantes:

1° En ce qui concerne le caractère temporaire du fonds de la sécurité routière

Si la sécurité routière s'améliore radicalement, le fonds de la sécurité routière devrait logiquement être inférieur à son niveau de 2002. C'est toutefois la situation idéale. Le caractère temporaire du fonds de la sécurité routière est indissociablement lié à la variabilité de la sécurité routière. Cette variabilité doit pouvoir donner lieu à un facteur de correction qui prend en compte les efforts fournis en ce domaine. Le fait de pouvoir comparer les résultats d'une année à l'autre, comme c'est le cas pour le baromètre de la circulation, est le meilleur facteur de correction que l'on puisse imaginer. On tient également compte d'une évolution favorable et pas seulement de données statistiques. Un accident est un accident, qu'il provoque un ou dix morts. On pourrait en tenir compte sous peine que le nombre de victimes de la route ne masque l'évolution positive. Un amendement en ce sens sera reçu favorablement.

2° En ce qui concerne la régionalisation de la législation routière

La loi à l'examen ne peut transférer les compétences d'un niveau de pouvoir à un autre, pas plus qu'elle ne peut modifier la loi de financement. Il est préférable que la réglementation de la circulation routière demeure fédérale. Par contre, l'application des règles de la sécurité routière pourrait à l'avenir être confiée aux régions.

3° En ce qui concerne la répartition entre la loi et l'arrêté royal

La formulation légale est plus précise et même plus large que ce qui est mentionné au § 4 du résumé du projet de loi. Les montants sont repris dans un arrêté, ce qui garantira une plus grande souplesse. Les montants peuvent être actualisés. Les critères servant au calcul de ces montants doivent cependant, selon le Conseil d'État, figurer dans la loi. Le projet en examen rencontre les remarques faits par le Conseil d'État.

IV. — RÉPLIQUES

M. Jef Van den Bergh (CD&V) affirme que la répression des infractions aux règles de la circulation ne sera jamais une donnée temporaire, pas plus que la sécurité routière elle-même. Le fonds de sécurité routière doit être envisagé sous cet angle. L'augmentation des amen-

De minister antwoordt:

1° Aangaande het tijdelijk karakter van het verkeersveiligheidsfonds:

Indien de verkeersveiligheid drastisch verbetert, zou het verkeersveiligheidsfonds logischerwijs onder het niveau van 2002 moeten dalen. Dit is echter de ideale situatie. De tijdelijkheid van het verkeersveiligheidsfonds is onlosmakelijk verbonden met de veranderlijkheid van de verkeersveiligheid. Deze veranderlijkheid moet aanleiding kunnen geven tot een correctiefactor, die geleverde inspanningen op dit vlak in rekening brengt. Het feit dat men het ene jaar met het andere kan vergelijken, zoals het geval is bij de verkeersbarometer, is de best denkbare correctiefactor. Er wordt ook rekening gehouden met een gunstige evolutie en niet alleen met statische gegevens. Een ongeval met tien of één dode is inderdaad een ongeval. Hiermee zou rekening gehouden kunnen worden omdat het aantal verkeersslachtoffers anders de gunstige evolutie zou kunnen maskeren. Een amendement in die zin zal op instemming kunnen rekenen.

2° Aangaande de regionalisering van de verkeerswetgeving:

Deze wet kan onmogelijk bevoegdheden van één beleidsniveau naar een ander regelen, evenmin als dat ze aan de financieringswet kan raken. De verkeersreglementering blijft best federaal. De handhaving daarentegen zou in de toekomst aan de gewesten kunnen worden toevertrouwd.

3° Aangaande de verdeling tussen wet en koninklijk besluit:

De wettelijke formulering is preciezer en zelfs ruimer dan wat in de vierde paragraaf van de samenvatting dat het wetsontwerp voorafgaat staat. De bedragen staan in een besluit, omdat dit meer soepelheid garandeert. De bedragen kunnen worden geactualiseerd. De criteria op grond waarvan deze bedragen worden berekend, dienen volgens de Raad van State evenwel in de wet te worden ingeschreven. Het voorliggende ontwerp komt tegemoet aan de opmerkingen van de Raad van State.

IV.— REPLIEKEN

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat de verkeershandhaving nooit ofte nimmer een tijdelijk gegeven zal zijn, evenmin als de verkeersveiligheid. Het verkeersveiligheidsfonds behoort in die optiek te worden bekeken. Door de verhoging van de verkeersboetes,

des routières entraînera, d'une manière ou d'une autre, une augmentation du montant total des amendes. Prévoir un montant minimal est le seul moyen d'honorer, à tous les niveaux, les efforts consentis en matière de sécurité routière. Une des conséquences de la réforme des polices est l'augmentation du nombre de missions assignées à la police locale. Il est logique qu'un effort permanent en matière de sécurité routière soit récompensé en conséquence.

Le ministre affirme qu'en transformant le fonds de la sécurité routière en une sorte de budget, on réformerait à son tour, indirectement, la réforme des polices. L'objectif ne peut être de créer une quelconque police de la sécurité routière. Étant donné que tous les niveaux de pouvoir veillent au respect de la sécurité routière, il importe tous les intéressés puissent prétendre à des moyens supplémentaires puisés dans un pot commun.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article est adopté, sans discussion et sans modification, par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 2

M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts présentent l'amendement n° 3 (DOC 51 2027/002) qui tend à préciser les termes «circulation routière», lorsqu'il est question d'amendes, afin de leur conférer une interprétation aussi large que possible.

Mme Katrien Schryvers (CD&V), coauteur de l'amendement, craint que la simple mention de la notion de «circulation routière» soit interprétée de manière limitative, entraînant une réduction des moyens.

Le ministre considère que c'est précisément le contraire: l'utilisation des termes génériques «circulation routière» garantit une interprétation aussi large que possible. Une énumération détaillée pourrait, en revanche, limiter involontairement le champ d'application.

L'amendement n° 3 est retiré.

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté, sans modification, par 10 voix et 5 abstentions.

zal het totaalbedrag van de boetes sowieso stijgen. Voorzien in een minimumbedrag is de enige methode om de inspanningen op alle niveaus qua verkeersveiligheid te honoreren. De politiehervorming heeft tot gevolg gehad dat de lokale politie meer taken toebedeeld kreeg. Het is logisch dat een permanente inspanning op het gebied van de verkeersveiligheid ook consequent wordt beloond.

De minister stelt dat indien het verkeersveiligheidsfonds een soort budget zou worden, dit de politiehervorming op zijn beurt via een omweg zou hervormen. Het kan nooit de bedoeling zijn een soort verkeersveiligheidspolitie op te richten. Alle beleidsniveaus houden zich met verkeersveiligheid bezig, vandaar dat alle betrokkenen extra middelen uit een gemeenschappelijke pot moeten kunnen ontvangen.

V.— ARTIKELGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 2

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s. dient amendement nr. 3 (DOC 51 2027/002) in teneinde de term «verkeer», zoals in «verkeersboetes», gedetailleerder te omschrijven om tot een zo ruim mogelijke interpretatie van dit begrip te komen.

Mevrouw Katrien Schryvers (CD&V), mede-indienster van het amendement, vreest dat de loutere vermelding van het begrip «verkeer» beperkend zal worden geïnterpreteerd en aldus zal resulteren in minder middelen.

De minister stelt dat het net andersom is: door de generieke term «verkeer» te gebruiken, is een zo ruim mogelijke interpretatie gegarandeerd. Door een en ander in detail op te willen sommen zou men daarentegen het toepassingsgebied ongewild kunnen beperken.

Amendement nr. 3 wordt ingetrokken.

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 3

M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts présentent un amendement (n°4, Doc 51 2027/002), visant à substituer le critère de «prestations imposées par le Roi» au nombre de victimes d'accidents de la route, qui est dû au hasard.

Mme Katrien Schryvers (CD&V), coauteur de l'amendement, précise qu'il s'agit d'un critère plus précis, qui peut être mis directement en rapport avec les efforts fournis en matière de sécurité routière.

Le ministre ne partage pas ce point de vue. Le but reste de récompenser les efforts consentis sur la base de critères chiffrés objectifs.

L'amendement n° 4 est rejeté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 4

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 5

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) et consorts présentent un amendement (n° 2, DOC 51 2027/002) visant à éviter que les services publics fédéraux prélèvent des moyens dans un fonds qui est alimenté grâce aux efforts des administrations locales.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts présentent un amendement (n° 5, DOC 51 2027/002) visant à permettre aux zones de police de conserver 30% de leurs propres amendes et prévoyant un montant minimum de 65 millions d'euros. Les régions et l'Institut belge de la sécurité routière seraient également ajoutés à la liste des bénéficiaires.

Mme Katrien Schryvers (CD&V), coauteur de l'amendement, indique que la *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten* a plaidé pour un tel système, afin de pouvoir développer une vision à long terme dans le domaine de la sécurité routière.

Art. 3

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s. dient amendement nr. 4 (DOC 51 2027/002) in teneinde het criterium «door de Koning opgelegde prestaties» in de plaats te laten komen van het aantal van het toeval afhankelijke verkeersslachtoffers.

Mevrouw Katrien Schryvers (CD&V), mede-indienster van het amendement, preciseert dat het hier om een preciezer criterium gaat dat direct in verband kan worden gebracht met de inzake verkeersveiligheid geleverde inspanningen.

De minister is het niet eens met deze zienswijze. Het doel blijft geleverde inspanningen te belonen op grond van objectieve, gecijferde criteria.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 4

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 5

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) c.s. dient amendement nr. 2 (DOC 51 2027/002) in om te verhinderen dat federale overheidsdiensten middelen betrekken uit een fonds dat wordt gespijsd dankzij de inspanningen van de lokale besturen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s. dient amendement nr. 5 (DOC 51 2027/002) in teneinde de politiezones toe te laten 30% van de eigen boetes te behouden alsook te voorzien in een minimumbedrag van 65 miljoen euro. De gewesten en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid zouden ook aan de lijst van gegadigden worden toegevoegd.

Mevrouw Katrien Schryvers (CD&V), mede-indienster van het amendement, stelt dat de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten voor een dergelijk systeem heeft gepleit teneinde een lange-termijnvisie op het gebied van verkeersveiligheid te kunnen ontwikkelen.

Le ministre considère que ces amendements vont trop loin.

Pour des raisons légistiques, la référence à l'article 5, au § 1^{er}, 2°, quatrième tiret, est supprimée.

L'amendement n° 2 est rejeté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 5 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Art. 6

M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts présentent un amendement (n° 6, DOC 51 2027/002) tendant à dissocier du montant maximum déterminé en 2002 le montant effectivement versé au fonds de la sécurité routière. Les auteurs de l'amendement proposent, quant à eux, un montant minimum (voir la discussion de l'article 5).

L'amendement n° 6 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Art. 7

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) et consorts présentent un amendement (n° 1, DOC 51 2027/002) tendant à verser en premier lieu le produit supplémentaire des amendes routières aux régions pour ne les répartir qu'ensuite entre les différentes zones de police.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts présentent un amendement (n° 7, DOC 51 2027/002) tendant à attribuer les amendes routières aux régions qui les ont générées, 30% étant répartis sur la base d'une catégorisation des zones de police locale en 5 groupes et 70% répartis en fonction des prestations imposées par arrêté royal en matière de sécurité routière.

M. Guido De Padt (VLD) et consorts présentent un amendement (n° 8, DOC 51 2027/002) tendant à remplacer, au § 1^{er}, alinéa 2, 2°, 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» et donc de préciser le critère du «nombre de victimes de la circulation sur les routes» en fonction du «nombre d'accidents».

De minister acht deze amendementen te verreichend.

Om legistieke redenen wordt de verwijzing naar artikel 5, § 1, 2°, vierde gedachtestreepje, geschrapt.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 6

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s. dient amendement nr. 6 (DOC 51 2027/002) in teneinde het bedrag dat uiteindelijk in het verkeersveiligheidsfonds terecht komt los te koppelen van het in 2002 bepaalde maximumbedrag. Integendeel stelt hij een minimumbedrag voor (zie bespreking van artikel 5).

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 7

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) c.s. dient amendement nr. 1 (DOC 51 2027/002) in teneinde de meeropbrengst van de verkeersboetes in eerste instantie door te storten naar de gewesten en ze pas nadien aan de politiezones toe te wijzen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s. dient amendement nr. 7 (DOC 51 2027/002) in teneinde de verkeersboetes toe te wijzen aan de gewesten die ze gegenereerd hebben, waarna 30% zou gaan naar de in 5 groepen opgesplitste politiezones en 70% naargelang van de bij koninklijk besluit opgelegde prestaties inzake verkeersveiligheid.

De heer Guido De Padt (VLD) c.s. dient amendement nr. 8 (DOC 51 2027/002) in teneinde in § 1, 2° na «verkeersslachtoffers» de woorden «en/of verkeersongevallen met doden of gekwetsten» toe te voegen en aldus het criterium «aantal verkeersslachtoffers» te verifiëren naargelang van het «aantal ongevallen».

Le ministre souscrit à cette dernière précision.

Les amendements n^{os} 1 et 7 sont successivement rejetés par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 8 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

L'article 7, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Art. 8-13

Ces articles sont successivement adoptés, sans discussion ni modification, par 10 voix et 5 abstentions.

VI.— VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET DE LOI

L'ensemble du projet de loi n° 2027 est adopté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

La proposition de loi jointe (n° 2036) devient dès lors sans objet.

La rapporteuse,

Le président,

Valérie DE BUE

Francis VAN DEN EYNDE

Liste des dispositions qui exigent des mesures d'exécution (article 78, 2, quatrième alinéa du Règlement de la Chambre):

– en application de l'article 108 de la Constitution: art. 5 et 7.

De minister is het eens met deze laatste verfijning.

Amendementen nr. 1 en 7 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Dit artikel wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 8-13

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

VI. — STEMMING OVER HET GEHELE WETSONTWERP

Het geheel van het wetsontwerp nr. 2027 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Bijgevolg vervalt het toegevoegd wetsvoorstel nr. 2036.

De rapporteur,

De voorzitter,

Valérie DE BUE

Francis VAN DEN EYNDE

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vereisen (artikel 78, 2, vierde lid van het Reglement van de Kamer):

– met toepassing van artikel 108 van de Grondwet: art. 5 en 7.