

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 juin 2021

PROJET DE LOI-PROGRAMME

(Articles 13 à 24)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE
PAR
MME **Cécile THIBAUT****SOMMAIRE**

Pages

- I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....3
- II. Discussion générale.....5
- III. Discussion des articles et votes..... 14

*Voir:***Doc 55 1974/ (2020/2021):**

- 001: Projet de loi-programme.
- 002 à 004: Amendements.
- 005: Rapport (Mobilité).
- 006: Affaire sans rapport (Intérieur)
- 007: Rapport de la première lecture (Santé).
- 008: Articles adoptés en première lecture (Santé).
- 009 et 010: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juni 2021

ONTWERP VAN PROGRAMMAWET

(Artikelen 13 tot 24)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR JUSTITIE
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Cécile THIBAUT****INHOUD**

Blz.

- I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee3
- II. Algemene bespreking.....5
- III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen 14

*Zie:***Doc 55 1974/ (2020/2021):**

- 001: Ontwerp van programmawet.
- 002 tot 004: Amendementen.
- 005: Verslag (Mobiliteit).
- 006: Zaak zonder verslag (Binnenlandse Zaken)
- 007: Verslag van de eerste lezing (Gezondheid).
- 008: Artikelen aangenomen in eerste lezing (Gezondheid).
- 009 en 010: Amendementen.

04749

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

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Christoph D'Haese, Sophie De Wit, Kristien Van Vaerenbergh
Ecolo-Groen	Claire Hugon, Cécile Thibaut, Stefaan Van Hecke
PS	Khalil Aouasti, Laurence Zanchetta, Özlem Özen
VB	Katleen Bury, Marijke Dillen
MR	Philippe Goffin, Philippe Pivin
CD&V	Koen Geens
PVDA-PTB	Nabil Boukili
Open Vld	Katja Gabriëls
Vooruit	Ben Segers

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Yngvild Ingels, Sander Loones, Wim Van der Donckt, Valerie Van Peel
N. , Julie Chanson, Marie-Colline Leroy, Cécile Thibaut
N. , Mélissa Hanus, Ahmed Laaouej, Patrick Prévot
Tom Van Grieken, Dries Van Langenhove, Reccino Van Lommel
Nathalie Gilson, Marie-Christine Marghem, Caroline Taquin
Els Van Hoof, Servais Verherstraeten
Greet Daems, Marco Van Hees
Patrick Dewael, Goedele Liekens
Karin Jiroflée, Kris Verduyck

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Vanessa Matz
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 13 à 22 du projet de loi-programme, qui lui avaient été renvoyés en vertu de l'article 74.4 du Règlement de la Chambre, au cours de sa réunion du 26 mai 2021. L'urgence a été accordée à ce projet de loi-programme au cours de la séance plénière de la Chambre des représentants du 12 mai 2021.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. VINCENT VAN QUICKENBORNE, VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DE LA MER DU NORD

M. Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, précise que la plateforme Crossborder est le résultat de la mise en œuvre de la directive européenne 2015/413 et qu'elle est active dans notre pays depuis 2018. La plateforme gère des millions de dossiers répressifs. Elle assure notamment l'envoi de documents, la mise en relation du paiement avec l'infraction, la gestion des sites internet, la maintenance de la plateforme "amendes", la gestion des possibilités de contestation numériques, la gestion des dossiers, le scanning des documents papier, l'établissement de formulaires de constatation intelligents, la gestion des paiements sur place, le contrôle et la mise en œuvre de la comptabilité, la réorganisation des processus internes et externes, la mise à disposition d'un contact center et d'un site internet pour les citoyens, etc. En bref, elle est chargée de la gestion quotidienne de ces dossiers, qui représentent plus de 530 millions d'euros de recettes annuelles. Bien que beaucoup de tâches administratives de la justice, de la police et des finances aient été numérisées voire automatisées dans le cadre de la plateforme "amendes", cette plateforme garde un côté très humain. L'objectif est de réduire la fracture numérique autant que possible. Ainsi, le personnel de la plateforme Crossborder répond aux appels téléphoniques de citoyens inquiets (entre 30 000 et 35 000 appels par mois).

La plateforme Crossborder est sans doute surtout connue pour son efficacité dans le domaine de la sécurité routière. Le ministre a toutefois déjà annoncé dans son exposé d'orientation politique et sa note de politique générale qu'il souhaite également avoir recours à cette plateforme pour améliorer l'exécution des sanctions financières, qui est encore défailante dans notre pays.

Afin de responsabiliser et de sensibiliser les contrevenants et de garantir les ressources opérationnelles nécessaires, il est proposé d'appliquer une redevance

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 13 tot 22 van het ontwerp van programmawet die krachtens artikel 74.4 van het Kamerreglement naar haar zijn verzonden, besproken tijdens haar vergadering van 26 mei 2021. Dit ontwerp van programmawet heeft tijdens de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers van 12 mei 2021 de urgentie verkregen.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER VINCENT VAN QUICKENBORNE, VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN NOORDZEE

De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, verduidelijkt dat het Crossborder-platform is ontstaan vanuit de implementatie van de Europese richtlijn 2015/413 en in ons land actief is sinds 2018. Het platform neemt de verantwoordelijkheid voor het beheer van miljoenen strafrechtelijke dossiers gaande van het versturen van documenten, het linken van betalingen, het beheer van websites, het onderhouden van het boeteplatform, het beheer van digitale betwistingsmogelijkheden, het beheer van de dossiers, de scanning van papieren documenten, het opmaken van intelligente vaststellingsboekjes, het beheren van betalingen ter plaatsen, het controleren en uitvoeren van de boekhouding, het reorganiseren van interne en externe processen, het ter beschikking stellen van een contact center en website voor de burger, etc. Kortom, het is belast met het dagelijks beheer van deze dossiers, die meer dan 530 miljoen euro aan jaarlijkse inkomsten vertegenwoordigen. Hoewel heel wat administratieve taken van justitie, politie en financiën via het boeteplatform werden gedigitaliseerd en waar mogelijk geautomatiseerd, heeft het platform een zeer menselijke kant en wil het ook de digitale kloof maximaal dichten. Zo beantwoorden de medewerkers van het Crossborder-platform maandelijks tussen de 30 000 en 35 000 telefoons van bezorgde burgers.

De minister meent dat de meesten voornamelijk hebben gehoord over het succesverhaal van het Crossborder-platform met betrekking tot de verkeersveiligheid. Hij heeft echter ook in zijn beleidsverklaring en -nota reeds benadrukt dat hij crossborder zou willen inzetten om een antwoord te bieden op de gebrekkige financiële strafuitvoering in ons land.

Met het oog op de responsabilisering en de bewustmaking van de overtreders alsook ter waarborging van de benodigde operationele middelen, wordt voorgesteld

supplémentaire à toutes les amendes perçues via la plateforme *Crossborder*. Cette redevance devrait couvrir les coûts administratifs et opérationnels liés à ces amendes. Elle permettra également de garantir la continuité du projet dans le temps.

Le ministre précise que l'objectif de cette redevance est double. D'une part, les coûts administratifs sont actuellement supportés par l'ensemble de la société. Les personnes qui n'ont commis aucune infraction contribuent, elles aussi, financièrement au traitement de ces amendes. D'où l'introduction du principe selon lequel c'est le contrevenant qui paie et non le contribuable.

D'autre part, la plateforme *Crossborder* est actuellement sous-financée; les moyens qui lui sont octroyés proviennent des budgets classiques. Le ministre entend remédier à cette situation en affectant directement le produit de cette redevance administrative à la plateforme. Il s'agit d'une étape importante, car on s'attend à une augmentation du nombre d'infractions dans les années à venir, notamment en raison de la mise en place de radars tronçons et donc du risque accru de se faire prendre dans le cadre du contrôle de la sécurité routière. Il en résultera également une augmentation du nombre des amendes, qui entraînera une hausse des frais de traitement. En liant le nombre d'amendes aux frais de traitement, on garantit un financement correct de la plateforme *Crossborder*.

Le ministre souligne que la redevance s'appliquera à tout ce qui relève de la plateforme *Crossborder*. Il s'agit concrètement de la perception immédiate et de la transaction pénale (article 13), de l'ordre de paiement (article 14), des condamnations (articles 15 à 19) et des certificats européens (article 20).

Il existe deux montants pour la redevance administrative. Tout d'abord, un coût de 8,84 euros par dossier est facturé pour les dossiers dans lesquels il n'y a pas de courrier recommandé ou de pli judiciaire. Ce montant est basé sur une analyse des frais de traitement des amendes par la plateforme *Crossborder*. On a constaté que ce traitement représentait une charge administrative importante. Il faut disposer de toutes sortes de fournitures (une imprimante, du papier, des enveloppes, des timbres) et assurer le *scanning* et le traitement des documents. À cela s'ajoutent les coûts opérationnels du service fourni aux citoyens. Le ministre renvoie à cet égard au *call center* mentionné ci-dessus.

Il existe également une administration en *back office* pour les dossiers plus complexes. Le ministre donne l'exemple du service qui s'occupe des plans de paiement pour les citoyens qui ne peuvent pas payer leur

om een bijkomende toeslag toe te passen op alle via het *Crossborder-platform* geïnde geldboeten. Die toeslag zou de aan die geldboeten verbonden administratieve en operationele kosten moeten dekken. Voorts zou hij de continuïteit van het project in de toekomst kunnen garanderen.

De spreker verduidelijkt dat de doelstelling van deze toeslag tweërlei is. In de eerste plaats is het zo dat de ganse samenleving opdraait voor de administratieve kosten. Ook de mensen die geen overtreding hebben begaan, moeten meebetalen aan de verwerking van die boetes. Vandaar dat nu het principe wordt ingevoerd: "de overtreder betaalt, en niet de belastingbetaler".

De tweede reden om deze toeslag in te voeren, bestaat erin dat het *Crossborder-platform* momenteel ondergefinancierd is; vandaag krijgt het middelen uit de klassieke budgetten. De minister wil dit oplossen door de opbrengst van deze administratieve toeslag rechtstreeks aan het *Crossborder-platform* toe te wijzen. Dit is belangrijk wanneer het aantal overtredingen de komende jaren zal toenemen, bijvoorbeeld door de trajectcontroles en een verhoging van de pakkans in het kader van de verkeersveiligheid. Hierdoor zal ook het aantal boetes stijgen. Meer boetes zal ook leiden tot meer verwerkingskosten. Door nu de koppeling te maken tussen het aantal boetes en de verwerkingskosten wordt voorzien in een correcte financiering van het *Crossborder-platform*.

De minister benadrukt dat de toeslag van toepassing zal zijn op alle producten die onder de toepassing van het *Crossborder-platform* vallen. Concreet betreft het dus de onmiddellijke inning en minnelijke schikking (artikel 13), het bevel tot betalen (artikel 14), de veroordelingen (artikelen 15 tot 19), en de Europese certificaten (artikel 20).

Er zijn twee bedragen van administratieve toeslag. In de eerste plaats is dit 8,84 euro per dossier. Dat zijn deze dossiers waarbij in geen aangetekende zending of gerechtsbrief is voorzien. De samenstelling van dit bedrag is gebaseerd op een analyse van de verwerkingskosten van de boetes door het *Crossborder-platform*. Er werd hierbij vastgesteld dat tal van administratieve handelingen moeten worden gesteld. Er zijn hiervoor allerlei benodigdheden nodig, zoals een printer, papier, enveloppes, frankering, scanning en de verwerking van de documenten. Daarnaast zijn er ook operationele kosten voor de dienstverlening aan de burgers. De minister verwijst hiervoor naar het eerder vermelde *callcenter*.

Er is ook een *backoffice* administratie voor de meer complexe afhandeling van de dossiers. De minister geeft als voorbeeld de dienst die instaat voor afbetalingsplannen voor burgers die hun verkeersboete niet in

amende routière en une seule fois. Il y a également des coûts de transaction et la mise à disposition d'un site web pour le traitement complet des infractions. Depuis peu, les citoyens peuvent également faire traiter leur contestation d'une infraction routière de manière entièrement numérique. Au total, cela coûte 7,61 euros par transaction. À cela s'ajoutent la maintenance des systèmes informatiques, les frais de licence, les frais de surveillance et de rapportage, qui s'élèvent à un montant de 1,23 euros.

Pour les cas qui nécessitent un envoi recommandé ou un pli judiciaire, ce coût atteint 25,32 euros.

Le ministre renvoie en outre à l'avis du Conseil d'État, qui a été entièrement suivi. Ainsi, les articles 13 et 23 initiaux ont été retirés de l'avant-projet de loi et l'article 16 a été adapté sur la base des observations du Conseil d'État.

Le Conseil d'État a également demandé d'associer activement les Régions à l'élaboration de cette législation. Cela a eu lieu de deux manières. Début mai 2021, les textes ont été envoyés aux Régions pour qu'elles formulent leurs observations. Le 7 mai 2021, la plateforme *Crossborder* a organisé un groupe de pilotage, dans le cadre duquel une présentation formelle a été faite aux Régions. Le ministre indique qu'aucune observation ou demande de changement n'a été formulée.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Sophie De Wit (N-VA) souligne que ce que l'on appelle ici une redevance administrative n'est en fait rien d'autre qu'une taxe supplémentaire qui est perçue. Selon la déclaration du ministre, cette mesure vise à compenser le sous-financement et constitue une manière de facturer les coûts. La membre renvoie à l'avis du Conseil d'État dans lequel la question du statut de cette redevance est posée. Il faudrait reconnaître à contrecœur qu'il s'agit en fait d'une taxe. En outre, cela se reflète également dans le contrôle budgétaire, où le gouvernement compte sur 15 millions d'euros de ressources supplémentaires qui devraient résulter de cette mesure. Ce montant est également comptabilisé comme un budget supplémentaire pour le SPF Justice.

Mme De Wit estime que tout cela a des conséquences. En effet, il s'agit d'une modification de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. Les Régions ont tout de même certaines compétences en la

één keer kunnen betalen. Er zijn ook transactiekosten en de terbeschikkingstelling van een website voor de volledige afhandeling van de overtredingen. Sinds kort kunnen de burgers ook bij een verkeersovertreding de betwisting volledig digitaal laten afhandelen. Samen kost dit per transactie 7,61 euro. Daarnaast zijn er ook het onderhoud aan de ICT-infrastructuur, de licentiekosten, de monitoringkosten en de rapportering wat een bedrag betekent van 1,23 euro.

Voor de dossiers waar in een aangetekende zending of gerechtsbrief is voorzien, worden die kosten vermeerderd tot 25,32 euro.

De minister verwijst verder naar het advies van de Raad van State dat volledig werd gevolgd. Zo werden de oorspronkelijke artikelen 13 en 23 uit het voorontwerp van wet gehaald en werd artikel 16 aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State.

De Raad van State heeft ook gevraagd om de regio's actief te betrekken bij de opmaak van deze wetgeving. Dit is ook op twee manieren gebeurd. Begin mei 2021 werden de teksten overgezonden aan de regio's om hun opmerkingen te formuleren. Op 7 mei 2021 werd door het *Crossborder-platform* een stuurgroep georganiseerd waar een formele presentatie werd gegeven aan de regio's. De minister geeft aan dat er geen opmerkingen of vragen tot wijzigingen werden geformuleerd.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Sophie De Wit (N-VA) benadrukt dat wat hier een administratieve toeslag wordt genoemd eigenlijk niet meer is dan een extra belasting die wordt geheven. Volgens de verklaring van de minister moet dit tegemoetkomen aan een onderfinanciering en moeten op die manier de kosten worden aangerekend. Het lid verwijst naar het advies van de Raad van State waarin de vraag naar het statuut van deze toeslag wordt gesteld. Hierop zou men schoorvoetend moeten toegeven dat het eigenlijk om een belasting gaat. Dit is bovendien ook terug te vinden in de budgetcontrole, waar de regering op 15 miljoen euro bijkomende middelen rekent die uit deze maatregel zouden moeten voortvloeien. Dit wordt ook als extra budget voor de FOD Justitie gerekend.

Dit alles heeft toch wel enige gevolgen, meent mevrouw De Wit. Het gaat immers om een wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer. Op dit punt hebben de regio's toch wel

matière. Selon la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, ce type de modification doit obligatoirement être soumis pour avis aux Régions. La membre se réfère également à l'avis du Conseil d'État. L'avis indique clairement que cette mesure a un impact sur la manière dont les Régions mènent leur propre politique de sanctions et sur leur compétence. La membre estime donc que la loi spéciale est violée.

Le ministre indique qu'il a demandé l'avis des Régions sur cette question. La membre demande donc à voir cet avis. Elle est très curieuse de connaître l'avis de la Région flamande sur ces dispositions et rappelle que la demande d'avis est une obligation et demande donc que ce point soit soumis au vote de la commission.

L'intervenante souligne que le ministre a déjà déclaré dans les médias qu'en raison de sa conviction politique, il estime qu'il est abominable d'imposer des taxes. Or, selon l'intervenante, c'est exactement ce qui se passe avec cette mesure. Désormais, une indemnité supplémentaire devra également être payée en cas de condamnation pénale. Il y a déjà beaucoup de choses à payer. Il y a l'amende elle-même, les frais de justice, les autres contributions et maintenant, dans certains cas, 25 euros supplémentaires devront être payés.

Mme De Wit affirme qu'elle ne souhaite pas mettre à mal la plateforme *Crossborder*, qui fonctionne très bien et qui, précisément pour cette raison, s'amortira avec le temps. Elle estime donc qu'une taxe supplémentaire ne sera pas nécessaire. Selon la membre, l'observation du ministre selon laquelle de nombreux coûts devront être exposés ne justifie pas la redevance supplémentaire. En effet, la perception d'amendes est l'une des tâches essentielles des autorités. D'autres exemples liés à l'exécution des peines peuvent être donnés. Un prisonnier coûte environ 150 euros par jour; elle se demande si une facture ne devrait pas aussi leur être envoyée. Mme De Wit est d'avis qu'un gouvernement ne devrait pas percevoir de redevances supplémentaires pour l'exécution d'une tâche essentielle. Son groupe ne votera donc pas le projet de loi à l'examen.

Mme Marijke Dillen (VB) se rallie aux observations des intervenants précédents concernant l'obligation d'adresser une demande d'avis aux Régions. La loi spéciale le mentionne en effet de manière très explicite. Le ministre a déclaré sur ce point qu'il avait demandé aux Régions leurs observations, mais cela n'est pas suffisant. Selon la membre, le Conseil d'État indique également à ce sujet qu'une demande d'avis est obligatoire.

enige bevoegdheden. Volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moet dit verplicht voor advies aan de gewesten worden voorgelegd. Het lid verwijst hiervoor ook naar het advies van de Raad van State. Het advies geeft duidelijk aan dat deze maatregel een impact heeft op de manier waarop de gewesten een eigen sanctiebeleid voeren en op hun bevoegdheid. Het lid meent dan ook dat hierdoor de bijzondere wet wordt geschonden.

De minister zegt hierover een advies van de gewesten te hebben gevraagd. Het lid vraagt dan ook inzage in dit advies. Zij is heel benieuwd naar het advies van het Vlaamse Gewest op deze bepalingen en benadrukt nogmaals dat de adviesvraag een verplichting is en vraagt derhalve om dit punt ter stemming voor te leggen aan de commissie.

De spreekster stipt aan dat de minister eerder in de media te kennen heeft gegeven dat hij het vanuit zijn politieke overtuiging vreselijk vindt om belastingen op te leggen. Nochtans is dit precies wat met deze maatregel gebeurt, meent de spreekster. Bij een strafrechtelijke veroordeling zal voortaan ook een extra vergoeding moeten worden betaald. Er is al heel veel dat moet worden betaald. Zo is er de boete zelf, de gerechtskosten, andere bijdragen en nu komt daar in bepaalde gevallen nog eens 25 euro bij.

Mevrouw De Wit stelt dat zij geen afbreuk wil doen aan het *Crossborder-platform* dat heel goed werkt en precies daarom zich op termijn zal laten terugverdienen. Zij meent dan ook dat een extra belasting niet nodig zal zijn. De opmerking van de minister dat er toch wel veel kosten worden gemaakt, rechtvaardigen volgens het lid niet de bijkomende toeslag. De inning van boetes is immers een kerntaak van de overheid. Zo zijn er nog voorbeelden van strafuitvoering te geven. Een gevangene kost ongeveer 150 euro per dag; zij vraagt zich af of ook aan hen dan een factuur moet worden gestuurd. Voor het uitvoeren van een kerntaak zou een overheid geen bijkomende toeslagen mogen innen, meent mevrouw De Wit. Haar fractie zal dit wetsontwerp dan ook niet aannemen.

Mevrouw Marijke Dillen (VB) sluit zich aan bij de opmerkingen van de vorige spreekster met betrekking tot de verplichte adviesvraag aan de gewesten. De bijzondere wet vermeldt dit immers heel uitdrukkelijk. De minister heeft op dit punt verklaard dat hij opmerkingen heeft gevraagd aan de regio's, maar dit volstaat niet. Ook de Raad van State stelt hierover dat een adviesaanvraag verplicht is, meent het lid.

Elle peut toutefois souscrire pleinement au principe des dispositions proposées. Les coûts de la plateforme *Crossborder* ne doivent pas être supportés par le contribuable, mais par le contrevenant lui-même.

L'exposé des motifs insiste assez fortement sur les infractions routières. La membre aimerait avoir la confirmation que cela ne concerne toutefois pas seulement les infractions routières, mais toutes les formes d'amendes infligées par quelque tribunal que ce soit.

Elle demande en outre des précisions à propos du recouvrement total des coûts. Dans son intervention, le ministre a fait référence à deux montants, à savoir 8,84 euros et 25,32 euros; à cet égard, il a mentionné les frais de fonctionnement opérationnel, la maintenance des systèmes informatiques, les frais de licence, de secrétariat et les frais de correspondance. La membre demande si le montant mentionné est suffisant pour couvrir intégralement les coûts.

Mme Dillen renvoie en outre au texte de l'article 13 en projet, qui prévoit que la redevance administrative sera également appliquée si le contrevenant suit une formation comme alternative à la perception immédiate. Elle demande de quelles formes de formation il s'agit en l'occurrence.

Enfin, la membre indique que l'exposé des motifs et d'autres textes invoquent la sécurité routière. Compte tenu des autres augmentations applicables dans le cadre de l'imposition d'amendes, comme la contribution au Fonds d'aide aux victimes d'actes intentionnels de violence et aux sauveteurs occasionnels, ou la contribution au Fonds d'aide juridique de deuxième ligne, elle estime toutefois qu'il s'agit d'une augmentation plutôt marginale qui ne contribuera pas à une meilleure sécurité routière. D'autres mesures devront être prises à cet effet, comme l'augmentation du risque d'être verbalisé.

Mme Katja Gabriëls (*Open Vld*) se rallie au principe énoncé dans le projet de loi-programme, selon lequel il convient de faire payer le contrevenant. Ce principe repose clairement sur l'idée selon laquelle il convient de responsabiliser le contrevenant et de ne pas faire supporter par le contribuable les coûts du fonctionnement des instances chargées de la perception des amendes.

La membre souligne qu'il existe une différence entre une rétribution et une taxe. Il s'agit en l'espèce clairement d'un service fourni par l'autorité. Les montants perçus peuvent être justifiés et sont également proportionnels au service fourni, à savoir la perception de l'amende. Il n'en va pas de même pour une taxe. L'intervenante est convaincue que le ministre pourra fournir des explications supplémentaires sur la composition et le calcul de

Zij kan zich echter volmondig achter het principe van de voorgestelde bepalingen scharen. Het is niet de belastingbetaler die voor de kosten van het *Crossborder platform* moet opdraaien, maar de overtreder zelf.

In de memorie wordt nogal sterk de nadruk gelegd op verkeersovertredingen. Het lid wenst bevestiging dat het toch niet alleen over verkeersovertredingen gaat maar over alle vormen van boetes die worden opgelegd door welke rechtbank dan ook.

Verder wenst zij meer toelichting te krijgen over de integrale kostendekking. De minister verwees in zijn tussenkomst naar twee bedragen zijnde 8,84 euro en 25,32 euro; daarbij vermeldde hij operationele functioneringskosten, het onderhoud van de ICT-systemen, licentiekosten, secretariaats- en correspondentiekosten. Het lid vraagt of het vermelde bedrag volstaat om die kosten volledig te dekken.

Mevrouw Dillen verwijst voorts naar de tekst van het ontworpen artikel 13 dat stelt dat de administratieve toeslag ook wordt geheven indien de overtreder een opleiding volgt als alternatief op de onmiddellijke inning. Zij wenst te vernemen over welke vormen van opleiding het hier gaat.

Tot slot geeft het lid aan dat zowel in de toelichting als in andere teksten wordt gewezen op de verkeersveiligheid. Gezien andere verhogingen die van toepassing zijn bij het opleggen van boetes, zoals de bijdrage voor het Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en de occasionele redders, of de bijdrage voor het Fonds voor de juridische tweedelijnsbijstand, meent zij echter dat dit een eerder marginale verhoging betreft die niet zal bijdragen tot een betere verkeersveiligheid. Daarvoor zullen andere maatregelen moeten worden getroffen zoals het verhogen van de pakkans.

Mevrouw Katja Gabriëls (*Open Vld*) schaart zich achter de idee waarbij de overtreder betaalt en die in het ontwerp van programmawet vervat ligt. Hierachter ligt duidelijk een responsabiliseringsgedachte naar de overtreder toe, en niet de belastingbetaler te laten opdraaien voor de kosten van de werking van de instanties die instaan voor de inning van de boetes.

Het lid benadrukt dat er een verschil is tussen een retributie en een belasting. Het gaat in deze duidelijk om een dienst die door de overheid wordt verricht. De bedragen die worden geïnd, kunnen worden verantwoord en zijn ook in verhouding tot de dienst die wordt verleend, m.n. de inning van de boete. Dit is bij een belasting niet het geval. Ze vertrouwt erop dat de minister meer uitleg kan geven over de samenstelling

ces coûts. Les amendes perçues sont transférées aux Régions. La redevance administrative est conservée par la justice et peut ainsi servir à financer la plateforme *Crossborder*. Si tel n'est pas le cas, le financement de cette plateforme devra provenir des ressources générales et chacun devra contribuer, ce qui n'est pas un principe adéquat.

M. Koen Geens (CD&V) soutient l'introduction de cette rétribution principalement parce qu'elle revient aux services de la justice. Il s'agit peut-être d'une idée qui doit être développée à long terme. La justice autrichienne est autosuffisante parce qu'elle reçoit directement tous les moyens provenant des perceptions qu'elle effectue.

Il s'agit en l'espèce d'un prélèvement fédéral, mais le membre souligne qu'il est important qu'il revienne à la justice. Il estime que de nombreuses autres recettes devraient encore revenir à la justice. Il trouve étrange que le département des Finances parvienne chaque fois à encaisser les frais de justice qui sont imposés par le juge (par exemple, le paiement d'une analyse ADN mis à charge d'un auteur), et qui reviennent au Trésor. Tout le zèle que la justice met à percevoir correctement les coûts qu'elle occasionne bénéficie intégralement au Trésor, qui reçoit également les montants perçus pour les Communautés et les Régions. Si l'on veut rendre la justice autosuffisante, il faudra aller beaucoup plus loin que la mesure prise par le ministre aujourd'hui. L'intervenant pense notamment au Fonds d'aide aux victimes d'actes intentionnels de violence et aux sauveteurs occasionnels et au Fonds d'aide juridique de deuxième ligne ou aux recettes de la transaction élargie. Le membre se demande pourquoi ces moyens doivent revenir intégralement au Trésor et non à la justice. Les fonctionnaires de justice, les greffiers, les magistrats de parquet qui s'investissent pour percevoir ces revenus pourraient ainsi conserver ces recettes au sein de la justice. Pour le membre, la justice autrichienne fait office d'exemple dans ce domaine et il espère que notre pays empruntera un jour cette voie.

Mme Sophie De Wit (NVA) trouve curieux que personne parmi les autres membres de la majorité ne juge utile de demander l'avis des Régions, comme le prévoit la loi spéciale. En ce qui concerne l'observation formulée par Mme Gabriëls selon laquelle il ne s'agirait pas d'une taxe, la membre souligne que le ministre lui-même a répondu au Conseil d'État que c'était en l'occurrence une taxe.

B. Réponses du ministre

Le ministre souligne qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, d'une augmentation des amendes. Des redevances administratives sont instaurées dans l'objectif que les

van die kostenberekening. De inning van de boetes gaat naar de gewesten. De administratieve toeslag blijft bij justitie en kan zo dienen om het *Crossborder-platform* te financieren. Indien hiertoe niet wordt overgegaan, moeten de kosten voor dit platform uit de algemene middelen komen en betaalt iedereen mee, wat geen goed principe is.

De heer Koen Geens (CD&V) steunt de invoering van deze retributie voornamelijk omdat dit terugkeert naar de diensten van justitie. Dit is mogelijks een idee waar op lange termijn moet aan worden gewerkt. De Oostenrijkse justitie is zelfbedruipend omdat zij rechtstreeks alle middelen krijgt van de inningen die zij doet.

In casu gaat het over een federale heffing, maar het lid benadrukt dat het belangrijk is dat dit bij justitie terecht komt. Hij meent dat nog veel meer bij justitie zou moeten terechtkomen. Hij vindt het vreemd dat elke keer het departement Financiën erin slaagt gerechtskosten te incasseren die door de rechter worden opgelegd, (bijvoorbeeld de betaling van een DNA-onderzoek dat ten laste wordt gelegd van een dader), en die terechtkomen in de Schatkist. Alle ijver die justitie besteedt aan het terdege innen van kosten die justitie veroorzaakt, komen allemaal terecht in de Schatkist, ook deze die worden geïnd voor de gemeenschappen en gewesten. Indien men een zelfbedruipende justitie wil maken, zal men veel verder moeten gaan dan de maatregel die de minister nu neemt. Zo denkt hij onder meer aan het Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en de occasionele redders en het Fonds voor de juridische tweedelijnsbijstand of de opbrengsten van de verruimde minnelijke schikking. Het lid vraagt zich af waarom die middelen allemaal in de Schatkist moeten terecht komen en niet bij justitie. Hierdoor zouden de ambtenaren van justitie, de griffiers, de parketmagistraten die zich inzetten om die inkomsten te innen die ook kunnen houden binnen justitie. De Oostenrijkse justitie is voor het lid wat dat betreft het gidsland en hij hoopt dat ons land ooit die weg inslaat.

Mevrouw Sophie De Wit (NVA) vindt het merkwaardig dat niemand van de andere leden van de meerderheid het nuttig vindt om een advies te vragen aan de gewesten zoals voorzien in de bijzondere wet. Inzake de opmerking van mevrouw Gabriëls dat dit geen belasting zou zijn, wijst het lid erop dat de minister zelf aan de Raad van State heeft geantwoord dat het hier om een belasting gaat.

B. Antwoorden van de minister

De minister benadrukt dat het hier geen verhoging van de boetes betreft. Hier wordt een administratieve toeslag ingevoerd, met de bedoeling de opbrengst rechtstreeks

recettes ainsi générées reviennent directement aux services de la justice. La mesure n'a donc aucun impact sur les Régions et la loi spéciale du 8 août 1980 est respectée. En cas de majoration des amendes, l'avis des Régions est obligatoire. Les Régions ont toutefois été associées dans la mesure où elles ont la possibilité de formuler des observations concernant les textes et par le biais du comité de pilotage de la plateforme *Crossborder*. Le ministre répète n'avoir reçu aucune observation à cet égard.

Ensuite, il rappelle le principe de base de ces dispositions, à savoir de faire payer le contrevenant. Comme l'ont également indiqué plusieurs membres, cette option vaut bien mieux que de demander au contribuable de payer pour les écarts de conduite de certains. Il est parfaitement possible d'éviter cette redevance pour peu que l'on respecte le Code de la route et les autres règles.

Ce dispositif résout également un problème fondamental. Le ministre indique que son prédécesseur a instauré la plateforme *Crossborder*, qui rencontre un grand succès et contribue à la sécurité routière. Son financement étant toutefois forfaitaire, *Crossborder* a dû prendre chaque année son bâton de mendiant pour obtenir davantage de moyens.

En réponse à la question de Mme De Wit de savoir pourquoi il faut davantage de moyens financiers, le ministre explique que lorsque l'administration perçoit davantage d'amendes, ses coûts de traitement augmentent également. Ceux-ci sont déterminés en interne mais sont également externalisés. Des accords ont ainsi été conclus avec diverses entreprises qui sont rémunérées à la transaction. Lorsque ces transactions augmentent, il faut rémunérer davantage ces entreprises. L'instauration de cette redevance devrait dès lors résoudre ce problème. La plateforme *Crossborder* est l'un des dispositifs les plus performants de la justice. Par conséquent, le ministre n'a nullement l'intention de le remettre en question faute de financement suffisant.

Aux questions de plusieurs membres sur la composition des montants, le ministre renvoie à son exposé introductif. Les calculs ont été effectués sur la base des coûts de 2019 et de paramètres objectifs. Si un contrevenant commet une infraction au Code de la route et est disposé à procéder à la transaction ou à une perception immédiate, la redevance administrative sera de 8,84 euros. En revanche, s'il persiste dans sa colère et refuse de payer, non seulement l'amende sera plus élevée, mais aussi la redevance administrative. Dans ce cas, les opérations seront également plus coûteuses, notamment en raison de l'envoi d'une lettre recommandée ou d'un pli judiciaire.

te laten terugvloeien naar de diensten van justitie. Er is dus geen impact op de gewesten en zodanig wordt de bijzondere wet van 8 augustus 1980 gerespecteerd. Indien de boetes zouden worden verhoogd, is een verplicht advies van de gewesten nodig. De gewesten werden wel betrokken door hen de mogelijkheid te bieden opmerkingen te formuleren op de teksten en via het stuurcomité van het *Crossborder-platform*. Hij herhaalt dat hierbij geen opmerkingen werden overgezonden.

Vervolgens wijst de minister nogmaals op het principe van deze bepalingen waarbij het uitgangspunt is dat de overtreder betaalt. Dit is zoals meerdere leden ook hebben aangegeven veel beter dan wanneer de belastingbetaler moet opdraaien voor het wangedrag van sommigen. Men kan perfect deze toeslag vermijden door zich aan de verkeersregels en andere regels te houden.

Verder wordt ook een fundamenteel probleem opgelost. De minister geeft aan dat zijn voorganger het *Crossborder-platform* heeft ingevoerd dat heel succesvol is en bijdraagt tot de verkeersveiligheid. De financiering van dit platform was echter een forfaitaire financiering. Zo moest *Crossborder* elk jaar met de bedelstaf langsgaan om meer middelen te krijgen.

Op de vraag van mevrouw De Wit waarom meer middelen nodig zijn, wijst de minister erop dat wanneer er meer boetes worden geïnd, dit ook een stijging van de verwerkingskosten met zich brengt. Die verwerkingskosten worden intern bepaald maar ook geoutsourcet. Zo zijn er overeenkomsten met diverse bedrijven die per transactie moeten worden betaald. Wanneer deze transacties stijgen, moet ook meer worden betaald aan deze bedrijven. De invoering van deze toeslag moet dus dit probleem oplossen. Het *Crossborder-platform* is één van de best werkende systemen van justitie. De minister toont zich dan ook absoluut niet bereid om door gebrekkige financiering dit systeem op losse schroeven te zetten.

Op de vragen van diverse leden omtrent de samenstelling van de bedragen verwijst de minister naar zijn inleidende uiteenzetting. Men heeft zich gebaseerd op de kosten van 2019 en op objectieve parameters om tot deze berekeningen te kunnen komen. Indien iemand een verkeersovertreding begaat en bereid is om over te gaan tot de betaling van een minnelijke schikking of onmiddellijke inning dan bedraagt de administratieve toeslag 8,84 euro. Indien men volhardt in de boosheid en weigert te betalen dan zal niet alleen het boetebedrag hoger zijn maar ook de administratieve toeslag. In dat geval zullen ook de transacties meer kosten, onder meer door het versturen van een aangetekend schrijven of een gerechtsbrief.

Selon le ministre, c'est bien différent d'une augmentation des amendes. En ce qui concerne l'observation de Mme De Wit, le ministre rappelle que le gouvernement précédent, dans lequel siégeait le parti de l'intervenante, a effectivement relevé les amendes. Avec l'augmentation de la transaction en 2017, le montant est passé de 65 à 85 euros. Pour les infractions du deuxième degré, elle a été portée de 120 euros à 160 euros, et de 175 euros à 235 euros pour les infractions du troisième degré, soit un pourcentage d'augmentation de 33 %. L'augmentation due à la redevance administrative s'élève à 6,75 % en moyenne.

En ce qui concerne la question de Mme Dillen sur la formation alternative, le ministre répond que celle-ci est actuellement prévue par la loi mais que l'arrêt d'exécution qui doit être pris par le ministre de la Mobilité n'est pas encore prêt. L'idée est que les conducteurs puissent opter pour une formation au lieu de la perception immédiate. Cette formation a pour but d'amener ces derniers à adapter leur comportement au volant et, ainsi, à mieux évaluer les risques.

Les amendes n'étant pas modifiées, le ministre répète que l'avis des Régions n'est pas nécessaire. L'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 a bel et bien été respecté car les Régions ont été associées à l'élaboration de ces mesures: les dispositions en projet ont ainsi été transmises aux Régions en leur demandant d'envoyer leurs commentaires éventuels et un groupe de pilotage de la plateforme *Crossborder* a été mis sur pied dans lequel siégeaient des représentants de l'ensemble des Régions, qui ont donc pu faire part de leurs observations.

En réponse à l'observation de M. Geens, le ministre confirme qu'il s'agit effectivement d'une étape importante pour assurer le refinancement de la justice. Selon le ministre, le fonctionnement de la plateforme *Crossborder*, qui est tout de même le fleuron d'un système judiciaire moderne, mérite également ce type de refinancement.

C. Répliques

Mme Sophie De Wit (N-VA) donne lecture du passage suivant de l'avis du Conseil d'État:

"7. Même s'il est effectivement possible de concevoir qu'une disposition modifiant un article de la loi coordonnée du 16 mars 1968 puisse ne pas être nécessairement qualifiée de règle de police de la circulation routière, au sens de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 2, de la loi du 8 août 1980, il doit être ici relevé que l'article 65 en projet a pour effet d'augmenter d'une "surcharge administrative" les montants des perceptions immédiates actuellement fixés par le Roi et par les gouvernements de Région, en

Dit is volgens de minister iets anders dan een verhoging van de boetes. Inzake de opmerking van mevrouw De Wit, wijst de minister erop dat de vorige regering, waar haar partij deel van uitmaakte, de boetes wel heeft verhoogd. De verhoging van de minnelijke schikking in 2017 leidde tot een verhoging van 65 euro tot 85 euro. In de tweede graad werd deze verhoogd van 120 euro naar 160 euro. In de derde graad werd deze verhoogd van 175 euro naar 235 euro. Dat is een stijgingspercentage van 33 %. De verhoging die door de administratieve toeslag wordt doorgevoerd, bedraagt gemiddeld 6,75 %.

Met betrekking tot de vraag van mevrouw Dillen inzake de alternatieve opleiding antwoordt de minister dat deze momenteel wettelijk is voorzien maar dat het uitvoeringsbesluit dat door de minister van Mobiliteit moet worden genomen nog niet klaar is. De idee is dat mensen zouden kunnen kiezen voor een opleiding in plaats van een onmiddellijke inning. Deze opleiding heeft tot doel om mensen hun gedrag in het verkeer bij te stellen en zo beter de risico's te kunnen inschatten.

Aangezien de boetes niet worden aangepast, herhaalt de minister dat een advies van de gewesten dus niet noodzakelijk is. Artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 werd wel gerespecteerd omdat de gewesten betrokken werden bij de uitwerking van deze maatregelen. Dat gebeurde door het toesturen van de ontwerpbepalingen met de vraag voor eventuele opmerkingen en door het organiseren van een stuurgroep van het *Crossborder-platform* waarbij alle gewesten ook vertegenwoordigd zijn en aldus hun opmerkingen konden formuleren.

In antwoord op de opmerking van de heer Geens bevestigt de minister dat dit inderdaad een belangrijke stap is om de herfinanciering van justitie te verzekeren. De werking van het *Crossborder-platform*, wat toch het paradepaardje is van een moderne justitie, verdient volgens de minister ook deze vorm van herfinanciering.

C. Replieken

Mevrouw Sophie De Wit (N-VA) geeft lezing van de volgende passage uit het advies van de Raad van State:

"7. Ook al kan men zich inderdaad indenken dat een bepaling tot wijziging van een artikel van de gecoördineerde wet van 16 maart 1968 niet noodzakelijkerwijs omschreven zou kunnen worden als een regel van de politie over het wegverkeer, in de zin van artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, toch moet er hier op gewezen worden dat het ontworpen artikel 65 ertoe leidt dat de bedragen van de onmiddellijke inningen die thans door de Koning en

exécution du § 1^{er}, alinéa 2, de cette disposition et insère ainsi un régime nouveau de surcharge administrative dans un mécanisme de perception immédiate en vue de le rendre applicable de manière spécifique à certaines infractions en matière de police de la circulation routière. Comme le relève l'Inspecteur des Finances dans son avis donné le 20 avril 2021, le but poursuivi par l'auteur de l'avant-projet pourrait aussi être atteint en augmentant directement les montants actuels des perceptions immédiates, étant entendu qu'une telle augmentation des tarifs actuels ne pourrait s'appliquer qu'aux seules infractions relevant de la compétence de l'autorité fédérale.

Par ailleurs, la section de législation relève que le choix d'augmenter le montant des perceptions immédiates et ordres de paiement d'une contribution destinée à couvrir le coût de perception de ces sommes, a nécessairement un effet sur l'exercice de la compétence attribuée aux Régions en matière de fixation des sanctions administratives et pénales applicables en cas d'infraction aux règles de police de la circulation routière relevant de leur compétence.

Un raisonnement similaire vaut pour l'article 65/1, en projet.

8. Il ne peut donc être considéré que les articles 14 et 15 de l'avant-projet, modifiant les articles 65 et 65/1 de la loi coordonnée du 16 mars 1968, ne relèveraient pas de la notion de règles de police de la circulation routière au sens de l'article 6, § 4, 3^o, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980.

Ces dispositions doivent donc être soumises à la procédure d'association renforcée des gouvernements de Région prévue par cette disposition.

Partant, conformément à la jurisprudence précitée, la saisine de la section de législation est prématurée pour ce qui les concerne. La section de législation s'abstient donc de les examiner." (DOC 55 55 1974/001, p. 46 et 47).

La membre conclut que le Conseil d'État indique ainsi de manière claire et dûment motivée que l'avis des gouvernements régionaux est requis dans le cas présent.

L'intervenante reconnaît que, sous la législature précédente, la majorité de l'époque avait majoré les amendes, ce qui avait contribué à responsabiliser les conducteurs. Aujourd'hui, le ministre ne fait toutefois

door de gewestregeringen bepaald worden, krachtens paragraaf 1, tweede lid, van dat artikel, met een "extra administratieve last" verhoogd worden en dat aldus een nieuwe regeling inzake een extra administratieve last ingevoerd wordt in een mechanisme van onmiddellijke inning teneinde het specifiek op bepaalde overtredingen inzake politie over het wegverkeer toepasselijk te maken. Zoals de inspecteur van Financiën in zijn advies van 20 april 2021 opmerkt, zou het doel dat de steller van het voorontwerp nastreeft ook bereikt kunnen worden door de huidige bedragen van de onmiddellijke inningen zelf op te trekken, met dien verstande dat een dergelijke verhoging van de huidige tarieven alleen zou kunnen gelden voor de strafbare feiten waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Voorts merkt de afdeling Wetgeving op dat de keuze om het bedrag van de onmiddellijke inningen en de bevelen tot betaling te verhogen met een bijdrage ter dekking van de kosten voor de inning van die sommen, noodzakelijkerwijze gevolgen heeft voor de aan de gewesten toegekende bevoegdheid inzake het vaststellen van administratieve en strafrechtelijke sancties die toepasselijk zijn in geval van inbreuk op de regels van de politie over het wegverkeer die onder hun bevoegdheid vallen.

Een vergelijkbare redenering moet voor het ontworpen artikel 65/1 gevolgd worden.

8. Er kan dus niet van uitgegaan worden dat de artikelen 14 en 15 van het voorontwerp, waarbij de artikelen 65 en 65/1 van de gecoördineerde wet van 16 maart 1968 gewijzigd worden, niet zouden vallen onder het begrip "regels van de politie over het wegverkeer" in de zin van artikel 6, § 4, 3^o, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

De gewestregeringen moeten dan ook nauw betrokken worden bij het uitwerken van die artikelen, zoals in die laatste bepaling voorgeschreven wordt.

Overeenkomstig de voormelde adviespraktijk, is de aan de afdeling Wetgeving gerichte adviesaanvraag dan ook voorbarig wat die bepalingen betreft. Ze worden door de afdeling Wetgeving dan ook niet onderzocht." (DOC 55 55 1974/001, blz. 46 en 47).

Het lid besluit dat de Raad van State aldus duidelijk en met redenen omkleed stelt dat in deze het advies van de gewestregeringen vereist is.

De spreekster beaamt dat tijdens de vorige regeerperiode de toenmalige meerderheid de boetes heeft verhoogd, wat bijdraagt tot de responsabilisering. De minister maakt vandaag evenwel niet de keuze om

pas le choix de majorer les amendes, mais d'instaurer une redevance administrative pour pouvoir conserver le produit des amendes au niveau fédéral. Dans ce cas, pourquoi n'instaure-t-il pas simplement une taxe fédérale? La membre déplore que le ministre ignore en l'espèce l'avis du Conseil d'État. Selon elle, il ne fait dès lors aucun doute que ce dispositif sera annulé par la Cour constitutionnelle. Pour éviter cette situation, elle plaide une nouvelle fois pour que cet avis nécessaire soit demandé et pour que les dispositions soient ensuite resoumises au Conseil d'État.

Le ministre constate que l'intervenante précédente fait une lecture sélective de l'avis du Conseil d'État, celui-ci indiquant explicitement que s'il est vrai que les gouvernements régionaux doivent être étroitement associés à l'élaboration des dispositions concernées, leur avis ne doit néanmoins pas être recueilli.

M. Vincent Van Quickenborne indique que l'avis du Conseil d'État date du 3 mai 2021. Pour donner suite à cet avis, le ministre a transmis, dans le cadre de la procédure d'association étroite, les dispositions concernées aux gouvernements régionaux le 5 mai 2021, en leur demandant de lui faire part de leurs observations éventuelles. Le 7 mai 2021, le comité de pilotage de la plateforme *Crossborder*, au sein de laquelle les Régions sont représentées, a également été convoqué dans le cadre de la procédure d'association étroite et les dispositions y ont été exposées. Les Régions ont donc été associées à l'élaboration de ces dispositions à deux reprises. Elles n'ont toutefois formulé aucune observation.

Renvoyant à l'observation formulée à cet égard par l'intervenante précédente, le ministre souligne que la plateforme *Crossborder* est un système qui garantit que 62 % du produit de l'ensemble des amendes perçues reviennent aux Régions, contre 38 % pour l'autorité fédérale, et ce, alors que les Régions ne contribuent pas au financement de son fonctionnement. On va même jusqu'à joindre au courrier adressé aux conducteurs en infraction un prospectus de prévention élaboré en concertation avec les Régions et à la demande de celles-ci, sans qu'elles contribuent aux frais y afférents. Le ministre estime dès lors qu'il serait opportun de faire preuve d'une certaine modestie en la matière. Dans un État fédéral, il serait plus correct que les Régions contribuent à hauteur de 62 % des coûts. Toutefois, comme cela relancerait les débats communautaires, au détriment de la sécurité routière, le ministre ne souhaite pas procéder à ce changement. Le système actuel permet de faire payer le contrevenant, et plus le contribuable.

Mme Sophie De Wit (N-VA) répond qu'elle est favorable à une réforme de l'État. Si de nouvelles compétences

de boetes te verhogen maar om te werken met een administratieve toeslag opdat hij de gelden op federaal niveau zou kunnen houden. Waarom gewoon dan niet een federale belasting invoeren? Het lid betreurt dat de minister het advies van de Raad van State in deze miskent. Een vernietiging van deze regeling door het Grondwettelijk Hof staat volgens haar dan ook in de sterren geschreven. Teneinde dit te vermijden, dringt zij er opnieuw op aan om dit vereiste advies op te vragen en de bepalingen vervolgens nog eens voor te leggen aan de Raad van State.

De minister stelt vast dat de vorige spreekster het advies van de Raad van State selectief leest terwijl deze uitdrukkelijk stelt dat de gewestregeringen weliswaar nauw moeten worden betrokken bij de uitwerking van de betrokken bepalingen doch niet dat hun advies moet worden ingewonnen.

De heer Vincent Van Quickenborne wijst erop dat het advies van de Raad van State dateert van 3 mei 2021. Op 5 mei 2021 heeft de minister ingevolge dit advies de betrokken bepalingen, in het kader van de nauwe betrokkenheidsprocedure, aan de gewestregeringen overgezonden met het verzoek om hem hun eventuele opmerkingen te bezorgen. Op 7 mei 2021 werd de stuurgroep van het *Crossborder-platform*, waarin de gewesten vertegenwoordigd zijn, eveneens in het kader van de nauwe betrokkenheidsprocedure, samengeroepen en werden de bepalingen toegelicht. De gewesten werden dus op 2 ogenblikken nauw betrokken bij de totstandkoming van deze bepalingen. Ze hebben evenwel geen opmerkingen geformuleerd.

Verwijzend naar de bemerking ter zake van de vorige spreekster benadrukt de minister dat het *Crossborder-platform* een systeem is dat ervoor zorgt dat van alle boetes die worden geïnd 62 % naar de gewesten en 38 % naar de federale overheid gaan, terwijl de financiële bijdrage van de gewesten aan de werking ervan nihil is. Het gaat zelfs zo ver dat als bijlage bij de brief die naar de verkeersovertreder wordt verstuurd een preventiefolder wordt toegevoegd die is opgesteld in samenspraak met en op vraag van de gewesten doch waarvoor zij niet bijdragen in de kosten. Enige bescheidenheid is volgens de minister hier dan ook op zijn plaats. Het ware in een Federale Staat correcter mochten de gewesten à rato van 62 % bijdragen in de kosten. Aangezien dit evenwel de discussie over het communautaire opnieuw zou doen oplaaien en dit ten koste van de verkeersveiligheid, wenst de minister hiertoe niet over te gaan. Voorliggend systeem zorgt ervoor dat de overtreder en niet langer de belastingbetaler betaalt.

Mevrouw Sophie De Wit (N-VA) antwoordt voorstander te zijn van een staatshervorming. Als er nog

peuvent être transférées à la Flandre, cette fois avec les budgets correspondants, elle ne s'y opposera certainement pas. En l'espèce, il ne s'agit toutefois pas de cela.

L'intervenante constate que le ministre fait, à son tour, une lecture sélective et répète que, selon le Conseil d'État, les articles 13 et 14 relèvent bien du champ d'application de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980, qui prévoit un avis obligatoire. Le Conseil d'État va même plus loin en précisant qu'aucun avis ne peut être rendu tant que cette condition n'est pas remplie. La membre invite à nouveau le ministre à demander les avis nécessaires. La sécurité routière n'a rien à gagner d'une annulation *a posteriori* de ces articles motivée par l'absence de ces avis. Elle demande donc à la commission de se prononcer sur ce point. La membre ajoute que l'exposé des motifs ne mentionne pas le fait que les Régions n'ont pas formulé d'observations.

Mme Marijke Dillen (VB) constate avec un certain étonnement que la formation visée à l'article 65, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (article 13 du projet de loi) n'a pas encore été mise en pratique.

La membre réitère son soutien au principe prévoyant que c'est au contrevenant de payer, et non au contribuable. Toutefois, compte tenu du flou entourant l'obligation d'avis des gouvernements régionaux, son groupe s'abstiendra lors du vote sur l'ensemble. On ne peut en effet pas prendre le risque qu'un recours en annulation devant la Cour constitutionnelle ait la moindre chance d'aboutir.

La demande de Mme Sophie De Wit (N-VA) de soumettre les articles 14 et 15 à l'avis des gouvernements régionaux est rejetée par 9 voix contre 4 et une abstention.

bevoegdheden naar Vlaanderen, met deze keer ook de bijhorende budgetten, kunnen worden overgeheveld dan zal zij zich hiertegen zeker niet verzetten. Dit is evenwel hier niet ter zake.

De spreekster stelt vast dat de minister op zijn beurt selectief leest en herhaalt dat overeenkomstig de Raad van State de artikelen 13 en 14 wel degelijk onder het toepassingsgebied van artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ressorteren, dat een verplicht advies voorschrijft. De Raad van State gaat nog verder en stelt dat zolang hieraan niet is tegemoetgekomen geen advies kan worden gegeven. Zij roept de minister opnieuw op om de nodige adviezen in te winnen. Immers, de verkeersveiligheid is er niet bij gebaat mochten deze artikelen omwille van het ontbreken van deze adviezen naderhand zouden worden vernietigd. Zij vraagt de commissie dan ook om zich over dit punt uit te spreken. Het lid merkt voorts op dat in de toelichting geen gewag wordt gemaakt van het feit dat de gewesten geen opmerkingen hebben geformuleerd.

Mevrouw Marijke Dillen (VB) stelt met enige verbazing vast dat de opleiding waarvan sprake is in artikel 65, § 1, tweede lid, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (art. 13 van wetsontwerp) in de praktijk nog niet is uitgewerkt.

Het lid herhaalt achter het principe dat de overtreder en niet de belastingbetaler betaalt te staan. Gelet evenwel op de onduidelijkheid met betrekking tot de adviesverplichting van de gewestregeringen zal haar fractie zich onthouden bij de stemming over het geheel. Er mag immers geen risico bestaan dat een beroep tot vernietiging bij het Grondwettelijk Hof kans op slagen zou hebben.

Het verzoek van mevrouw Sophie De Wit (N-VA) om de artikelen 14 en 15 aan de gewestregeringen voor advies voor te leggen, wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

TITRE 4

Justice

CHAPITRE UNIQUE

L'imposition de redevances administratives pour des infractions

Section 1^{re}

Modifications de la loi relative à la police de la circulation routière

Articles 13 et 14

Pour la discussion de ces articles, il est renvoyé à la discussion générale.

Les articles 13 et 14 sont successivement adoptés par 10 voix contre 3 et une abstention.

Section 2

Modification du Code d'instruction criminelle

Articles 15 à 19

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 15 à 19 sont successivement adoptés par 10 voix contre 3 et une abstention.

Section 3

Modification de la loi du 5 août 2006 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne

Art. 20

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 20 est adopté par 10 voix contre 3 et une abstention.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

TITEL 4

Justitie

ENIG HOOFDSTUK

Het opleggen van administratieve toeslagen voor misdrijven

Afdeling 1

Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Artikelen 13 en 14

Voor de bespreking van deze artikelen wordt verwezen naar de algemene bespreking.

De artikelen 13 en 14 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Afdeling 2

Wijziging van het Wetboek van strafvordering

Artikelen 15 tot 19

Er worden over deze artikelen geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 15 tot 19 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Afdeling 3

Wijziging van de wet van 5 augustus 2006 inzake de toepassing van het beginsel van de wederzijdse erkenning van rechterlijke beslissingen in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie

Art. 20

Er worden over dit artikel geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 20 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Section 4

Modification de la loi du 1^{er} août 1985 portant des mesures fiscales et autres

Art. 21

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 21 est adopté par 10 voix contre 3 et une abstention.

Section 5

Dispositions finales

Art. 22

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 22 est adopté par 10 voix contre 3 et une abstention.

Quelques modifications de nature légistique sont apportées.

L'ensemble des articles soumis à la commission, tels qu'ils ont été corrigés sur le plan légistique, est adopté, par vote nominatif, par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Claire Hugon, Cécile Thibaut, Stefaan Van Hecke

PS: Khalil Aouasti, Laurence Zanchetta

MR: Philippe Pivin

CD&V: Koen Geens

Open Vld: Katja Gabriëls

Vooruit: Ben Segers

Ont voté contre:

N-VA: Christoph D'Haese, Sophie De Wit, Kristien Van Vaerenbergh

Afdeling 4

Wijziging van de wet van 1 augustus 1985 houdende fiscale en andere bepalingen

Art. 21

Er worden over dit artikel geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 21 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Afdeling 5

Slotbepalingen

Art. 22

Er worden over dit artikel geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 22 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Er worden enkele wetgevingstechnische verbeteringen aangebracht.

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde artikelen, zoals wetgevingstechnisch verbeterd, wordt bij naamstemming aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Claire Hugon, Cécile Thibaut, Stefaan Van Hecke

PS: Khalil Aouasti, Laurence Zanchetta

MR: Philippe Pivin

CD&V: Koen Geens

Open Vld: Katja Gabriëls

Vooruit: Ben Segers

Hebben tegengestemd:

N-VA: Christoph D'Haese, Sophie De Wit, Kristien Van Vaerenbergh

Se sont abstenus:

VB: Marijke Dillen

PVDA-PTB: Nabil Boukili

Hebben zich onthouden:

VB: Marijke Dillen

PVDA-PTB: Nabil Boukili

La rapporteure,

La présidente,

Cécile THIBAUT,

Kristien VAN VAERENBERGH

De rapportrice,

De voorzitter,

Cécile THIBAUT,

Kristien VAN VAERENBERGH

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution
(article 78.2, alinéa 4, du Règlement de la Chambre):

— Art. 22 (DOC 55 1974/001).

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vereisen
(artikel 78.2, vierde lid, van het Kamerreglement):

— Art. 22 (DOC 55 1974/001).