

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 décembre 2023

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 6 décembre 2005
relative à la répartition
d'une partie des recettes fédérales
en matière de sécurité routière**

Rapport

fait au nom de la commission
de l'Intérieur,
de la Sécurité, de la Migration et
des Matières administratives
par
M. Eric Thiébaud

Sommaire Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	4
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses	9
C. Répliques et réponses complémentaires	12
III. Discussion des articles et votes	14

Voir:

Doc 55 **3731/ (2023/2024)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:
003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 december 2023

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 6 december 2005
betreffende de verdeling
van een deel van de federale ontvangsten
inzake verkeersveiligheid**

Verslag

namens de commissie
voor Binnenlandse Zaken,
Veiligheid, Migratie en
Bestuurszaken
uitgebracht door
de heer **Eric Thiébaud**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	4
B. Antwoorden	9
C. Replieken en bijkomende antwoorden	12
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	14

Zie:

Doc 55 **3731/ (2023/2024)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:
003: Tekst aangenomen door de commissie.

**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: Ortwin Depoortere

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Sigrid Goethals, Yngvild Ingels, Koen Metsu
Ecolo-Groen	Julie Chanson, Simon Moutquin, Eva Platteau
PS	Hervé Rigot, Daniel Senesael, Eric Thiébaud
VB	Ortwin Depoortere, Barbara Pas
MR	Philippe Pivin, Caroline Taquin
cd&v	Franky Demon
PVDA-PTB	Nabil Boukili
Open Vld	Tim Vandenput
Vooruit	Meryame Kitir

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Christoph D'Haese, Tomas Roggeman, Darya Safai, Valerie Van Peel
Wouter De Vriendt, Claire Hugon, Sarah Schlitz, Stefaan Van Hecke
Khalil Aouasti, Hugues Bayet, André Flahaut, Ahmed Laaouej
Joris De Vriendt, Frank Troosters, Hans Verreyt
Denis Ducarme, Philippe Goffin, Florence Reuter
Jan Briers, Nahima Lanjri
Gaby Colebunders, Greet Daems
Egbert Lachaert, Marianne Verhaert
Ben Segers, Anja Vanrobaeys

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

Les Engagés	Vanessa Matz
INDEP	Emir Kir
ONAFH	Emir Kir

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
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering 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 vertaalde 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 le présent projet de loi au cours de sa réunion du 13 décembre 2023.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

Mme Annelies Verlinden, ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique, explique que le projet de loi modifie la loi qui règle la répartition d'une partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière afin que la part destinée respectivement à la Police intégrée, au SPF Justice et au SPF Mobilité soit augmentée de manière significative et structurée. Cette augmentation structurelle permettra à ces trois services de réaliser des investissements supplémentaires indispensables pour répondre à la demande exponentielle de soutien à l'application de la législation en matière de sécurité routière.

Cette forte demande découle de l'ambition du gouvernement fédéral de renforcer considérablement la sécurité routière, de réduire le nombre de tués sur les routes et de contrôler davantage les infractions des usagers de la route. Les investissements structurels seront consacrés à l'augmentation continue et à la consolidation des effectifs, à l'automatisation du traitement des infractions constatées et au renforcement substantiel de l'architecture informatique du réseau ANPR.

Concrètement, la part de la Police intégrée passera de 13 à 29 millions d'euros, la part du SPF Mobilité passera une seule fois de 350.000 à 650.000 euros et à partir de 2025, elle sera de 550.000 euros par an. Le pourcentage de la part allouée au SPF Justice augmente de 5 à 9 %.

La ministre ajoute que le projet de loi a été modifié à la suite de l'avis du Conseil d'État. L'avant-projet de loi initial visait également à fixer la répartition des recettes en cas de création de nouvelles zones de police (suite à la fusion de zones existantes) ou de disparition de certaines zones (suite à la scission de zones). Pour régler l'affectation des recettes fédérales à ces zones spécifiques, il était prévu que la loi fixerait une clé objective basée sur la norme KUL existante. Le Conseil d'État a toutefois estimé que cette dernière disposition n'était pas urgente, contrairement à l'article relatif à l'augmentation structurelle des budgets des trois services. Par conséquent, cet article a été retiré du projet de loi et il fera l'objet d'une initiative législative distincte.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 13 december 2023.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing licht toe dat het wetsontwerp een wijziging behelst van de wet die de verdeling van een deel van de federale ontvangsten inzake verkeersveiligheid regelt. Bedoeling is het aandeel van respectievelijk de Geïntegreerde Politie, de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit op gestructureerde wijze aanzienlijk te verhogen. Dankzij die structurele verhoging zullen die drie diensten bijkomende investeringen kunnen doen die essentieel zijn om tegemoet te komen aan de exponentieel stijgende vraag naar ondersteuning van de handhaving van de verkeersveiligheid.

Die sterke vraag vloeit voort uit de ambitie van de federale regering om de verkeersveiligheid aanzienlijk te verbeteren, het aantal verkeersdoden terug te dringen en meer te controleren op verkeersinbreuken. De structurele investeringen zullen worden besteed aan de gestage uitbreiding en consolidering van de personeelssterkte, de automatisering van de verwerking van de vastgestelde inbreuken en de substantiële versterking van de informatica-architectuur van het ANPR-netwerk.

Concreet zal het aandeel van de geïntegreerde politie stijgen van 13 miljoen euro naar 29 miljoen euro; het aandeel van de FOD Mobiliteit zal eenmalig stijgen van 350.000 euro naar 650.000 euro en vanaf 2025 zal het 550.000 euro per jaar bedragen. Het aan de FOD Justitie toegekende aandeel stijgt van 5 % naar 9 %.

De minister voegt eraan toe dat het wetsontwerp aangepast werd ten gevolge van het advies van de Raad van State. Het initiële voorontwerp van wet wou ook de verdeling van de ontvangsten vastleggen in de hypothese waarin nieuwe politiezones ontstaan (door fusie van bestaande zones) of waarin zones ophouden te bestaan (door opsplitsing van politiezones). Om de toekenning uit de federale ontvangsten voor die specifieke zones te regelen, zou in de wet een objectieve sleutel vastgelegd worden op basis van de bestaande KUL-norm. De Raad van State gaf echter het advies dat deze laatste regeling geen urgentie vereist, in tegenstelling tot het artikel over de structurele verhoging van de budgetten voor de drie diensten. Bijgevolg werd dit artikel uit het wetsontwerp gelicht en zal het in een apart traject worden opgenomen.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Koen Metsu (N-VA) estime que tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut réduire le nombre de victimes d'accidents de la circulation. Il fait référence au slogan "Go for zero", utilisé en particulier par la gouverneure de la province d'Anvers. Cet objectif ne peut être atteint qu'en multipliant les contrôles. Ceux-ci sont donc utiles et leur nombre a d'ailleurs déjà énormément augmenté.

Toutefois, l'intervenant dénonce le fait que le projet de loi à l'examen considère, en quelque sorte, l'augmentation du nombre d'amendes comme des recettes récurrentes. Les autorités locales font preuve de prudence lorsqu'il s'agit de budgétiser les recettes provenant des caméras ANPR, des contrôles de vitesse, etc. *Mutatis mutandis*, le projet de loi à l'examen ne devrait pas avoir pour objectif de générer des recettes en vue de renflouer le budget. Les trois services concernés doivent obtenir plus de moyens pour investir, dans l'espoir de modifier le comportement des citoyens. Si les citoyens savent que la probabilité de se faire prendre est plus élevée, ils commettront moins d'infractions et les recettes diminueront. Or, le projet de loi n'en tient pas compte de cet raisonnement.

Lors de son exposé introductif, la ministre a indiqué que la part du SPF Mobilité serait ponctuellement portée à 650.000 euros, alors que le projet mentionne un montant de 850.000 euros. Cela pose question.

Le groupe N-VA est favorable à ce que l'on investisse dans un traitement automatisé, qui s'est d'ailleurs fait attendre. Mais de tels investissements doivent-ils être répétés chaque année? L'intervenant a plutôt l'impression qu'il s'agit d'investissements à long terme.

En outre, l'intervenant souhaiterait savoir comment l'augmentation de 4 % de la part du SPF Justice a été calculée exactement. En extrapolant sur les amendes de ces dernières années, la ministre pourrait-elle communiquer les montants escomptés pour les années à venir? Sur la base des investissements prévus, le SPF Justice a réalisé de nouvelles estimations des recettes attendues. Il n'en a toutefois pas été tenu compte dans le budget des voies et moyens pour l'année budgétaire 2024.

L'augmentation de la part du SPF Justice serait justifiée par le rôle plus important que joue le SPF dans l'amélioration de la sécurité routière, ce qui nécessiterait une révision du retour sur investissement. Combien

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Koen Metsu (N-VA) meent dat iedereen het erover eens is dat het aantal verkeersslachtoffers omlaag moet. Hij verwijst naar de slogan "Go for zero", die meer bepaald door de gouverneur van de provincie Antwerpen gebruikt wordt. Die doelstelling kan enkel bereikt worden als er meer gecontroleerd wordt. Controles zijn dan ook een goede zaak. Het aantal controles is overigens al enorm is toegenomen in vergelijking met vroeger.

De spreker hekelt evenwel dat in dit wetsontwerp het verhoogde aantal boetes als een soort recurrente inkomsten wordt beschouwd. De lokale besturen leggen de nodige voorzichtigheid aan de dag als het gaat om de budgettering van inkomsten die voortvloeien uit ANPR-camera's, snelheidsmetingen enzovoort. *Mutatis mutandis* mag het evenmin de bedoeling zijn om met dit wetsontwerp inkomsten te genereren en daarmee de begroting voor een stuk op te lappen. De drie betrokken diensten moeten meer middelen krijgen om te investeren, in de hoop dat zulks het gedrag van mensen zal wijzigen. Als burgers weten dat de pakkans hoger ligt, zullen er minder overtredingen en dus minder inkomsten zijn. Daarmee wordt in het wetsontwerp evenwel geen rekening gehouden.

Tijdens de toelichting stelde de minister dat het aandeel van de FOD Mobiliteit eenmalig zal worden opgetrokken tot 650.000 euro, terwijl in het ontwerp melding wordt gemaakt van een bedrag van 850.000 euro. Dat roept vragen op.

De N-VA-fractie is voorstander van investeringen in een geautomatiseerde verwerking, waarop het overigens lang wachten is geweest. Moeten dergelijke investeringen evenwel jaarlijks opnieuw gedaan worden? De spreker heeft de indruk dat het hier veeleer gaat over investeringen op langere termijn.

Daarnaast zou de spreker willen vernemen hoe de verhoging met 4 % van het aandeel van de FOD Justitie juist werd berekend. Kan de minister op basis van de boetes van de afgelopen jaren meedelen over welke bedragen het de komende jaren mogelijk zal gaan? De FOD Justitie heeft op basis van de geplande investeringen nieuwe ramingen gemaakt van de verwachte inkomsten. In de Middelenbegroting voor het begrotingsjaar 2024 werd daar echter geen rekening mee gehouden.

De stijging van het aandeel voor de FOD Justitie zou gerechtvaardigd worden door de prominentere rol van de FOD in het verbeteren van de verkeersveiligheid, waardoor de *return on investment* herzien zou moeten

le SPF Justice devra-t-il investir chaque année dans les années à venir? Ces montants sont-ils du même ordre de grandeur que l'augmentation des recettes attendue de 4 %? Quand ce retour sur investissement est-il prévu, ou s'agit-il simplement d'alimenter le budget?

Mme Eva Platteau (Ecolo-Groen) souligne que toutes les mesures possibles doivent être prises pour atteindre l'objectif "Vision zero", c'est-à-dire réduire à zéro le nombre de tués sur les routes d'ici 2050. Les amendes ne sont qu'un outil parmi d'autres pour y parvenir. L'intervenante pense également à des mesures telles que la tolérance zéro en matière d'alcool au volant, l'introduction du permis à points et l'adaptation de l'infrastructure routière.

Le projet de loi à l'examen concerne spécifiquement la répartition des moyens du Fonds de la sécurité routière et, en particulier, la part de la Police intégrée, du SPF Justice et du SPF Mobilité. En effet, ces trois administrations subissent une charge de travail supplémentaire en raison de l'attention accrue portée par les pouvoirs publics à la sécurité routière. Il est logique qu'elles puissent disposer de plus de moyens. La ministre peut-elle expliquer comment la répartition a été établie exactement?

À l'intention de M. Metsu, l'intervenante souligne que l'objectif du projet de loi à l'examen est d'accroître la sécurité routière et non de collecter le plus grand nombre d'amendes possible. Qui ne commet pas d'infraction, ne doit pas payer d'amende. Le risque d'être verbalisé est actuellement encore beaucoup trop faible et de nombreux conducteurs ne sont malheureusement prêts à modifier leur comportement que s'ils risquent vraiment une amende. C'est ce que montre l'impact de l'introduction de caméras ou de radars-tronçons. L'amélioration de la sécurité routière est donc la priorité.

M. Eric Thiébaud (PS) se réjouit que les contrôles de vitesse se multiplient ces dernières années. Cette multiplication des contrôles est possible grâce aux avancées technologiques qu'on a connues ces dernières années, avec l'arrivée des radars-tronçons et des caméras ANPR. Ceci a engendré une augmentation des procès-verbaux (PV) pour excès de vitesse.

L'intervenant rappelle que l'objectif premier de ces nouvelles installations n'est pas de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État mais bien de réduire le nombre d'accidents de la route et d'augmenter la sécurité routière. Les contrôles de vitesse sont un instrument très efficace. L'intervenant fait part d'un cas précis dans sa commune: en 4 mois, il y a eu près de 4.000 PV pour

worden. Hoeveel zal de FOD Justitie de komende jaren jaarlijks moeten investeren? Gaat het daarbij over bedragen in de grootteorde van de verwachte ontvangstenverhoging met 4 %? Wanneer wordt die *return on investment* verwacht of gaat het hier louter over het spijzen van de begroting?

Mevrouw Eva Platteau (Ecolo-Groen) benadrukt dat alle mogelijke maatregelen moeten worden getroffen om de doelstelling van *Vision Zero* te verwezenlijken en het aantal verkeersdoden tot nul te herleiden tegen 2050. Boetes zijn hiertoe maar een van de vele instrumenten. De spreker denkt daarbij ook aan maatregelen als nultolerantie voor alcohol achter het stuur, een rijbewijs met punten en aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur.

Dit wetsontwerp betreft specifiek de verdeling van de middelen van het Fonds voor de Verkeersveiligheid en meer bepaald het aandeel van de Geïntegreerde Politie, de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit. Die drie administraties ondervinden immers een extra werklast door de grotere beleidsmatige aandacht voor verkeersveiligheid. Het is logisch dat zij over extra middelen moeten kunnen beschikken. Kan de minister verduidelijken hoe de verdeling precies tot stand is gekomen?

Ten aanzien van de heer Metsu benadrukt de spreker dat met dit wetsontwerp wordt beoogd om de verkeersveiligheid te verbeteren en niet om zoveel mogelijk boetes te innen. Wie geen overtreding begaat, moet geen boete betalen. Wie geen overtreding begaat, moet geen boete betalen. De pakkans is momenteel nog veel te laag en veel bestuurders zijn helaas pas bereid om hun gedrag aan te passen als ze daadwerkelijk een boete riskeren. Dat blijkt uit de impact van de invoering van camera's of trajectcontroles. Een betere verkeersveiligheid is dan ook de prioriteit.

De heer Eric Thiébaud (PS) vindt het een goede zaak dat de snelheidscontroles de afgelopen jaren zijn vervoevoudigd. Die toename van het aantal controles is mogelijk dankzij de technologische vooruitgang van de afgelopen jaren, met de instelling van trajectcontroles en de plaatsing van ANPR-camera's. Dit heeft geleid tot een toename van het aantal processen-verbaal (pv's) voor snelheidsovertredingen.

De spreker herinnert eraan dat die nieuwe installaties niet als hoofddoel hebben om geld in het laatje van de Staat te brengen, maar wel degelijk om het aantal verkeersongevallen terug te dringen en de verkeersveiligheid te vergroten. Verkeerscontroles zijn een zeer doeltreffend instrument. De spreker geeft een concreet voorbeeld in zijn gemeente: in vier maanden zijn er bijna 4.000 pv's

excès de vitesse. Suite à cela, les personnes roulent moins vite qu'auparavant.

Pour M. Thiébaud, il convient toutefois de rester prudent par rapport aux prévisions de ces rentrées financières. En effet, on peut s'attendre à une diminution des rentrées car les usagers de la route ont tendance à faire davantage attention à leur vitesse après avoir reçu une amende. On peut donc s'attendre à une évolution de l'enveloppe dont il est question.

L'intervenant rappelle que les zones de police reçoivent de l'argent de la part de ce Fonds des amendes, actuellement nommé le Fonds de la sécurité routière. Dans cette optique, s'il y a une nouvelle répartition de cette enveloppe-là, il est important d'avoir des garanties pour un maintien du niveau de financement des zones de police.

5 % des budgets des zones de police sont financés par le Fonds des amendes: il ne s'agit pas d'un montant négligeable.

L'intervenant relève un autre problème: les zones de police reçoivent les recettes du Fonds des amendes de 2019 en 2023. Il y a un gros retard dans la distribution de l'argent de ce Fonds des amendes dans les zones de police.

M. Thiébaud s'interroge: les zones de police peuvent-elles avoir la garantie que la nouvelle façon de répartir l'enveloppe ne va pas diminuer le montant qui leur est alloué?

M. Frank Troosters (VB) s'interroge sur le calendrier du projet de loi. Il est étonnant que la commission s'en saisisse aujourd'hui, alors que la demande de relèvement des budgets daterait de l'an dernier et aurait ensuite été reportée à plusieurs reprises. Et voilà qu'on demande maintenant l'urgence pour le projet de loi. Pourquoi aura-t-il fallu attendre un an pour que le texte soit déposé au Parlement?

L'intervenant souligne que tout le monde est favorable à la sécurité routière. Il est logique que les pouvoirs publics veuillent s'y engager dans un objectif de "Vision zéro" et de réduire ainsi à zéro le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2050. En pratique, les choses sont cependant plus compliquées: le nombre de tués sur les routes aurait, au contraire, augmenté depuis l'entrée en fonction du gouvernement. En 2023, la situation aurait toutefois commencé à s'inverser, ce que l'intervenant salue bien évidemment.

Étant donné que des mesures s'imposent et que certaines tâches ont été modifiées, le membre ne conteste pas la nécessité de prévoir un budget et des moyens

pour vitesseinfractionsuitesgeschreven. Daardoor rijden de mensen nu minder snel dan vroeger.

Toch maant de heer Thiébaud aan tot voorzichtigheid met voorspellingen over die financiële ontvangsten. Die zullen wellicht dalen, omdat de weggebruikers geneigd zijn om meer op hun snelheid te letten nadat ze een geldboete hebben gekregen. Naar alle verwachting zullen de ontvangsten uit snelheidsboetes dus evolueren.

De spreker herinnert eraan dat de politiezones een deel van het geld via dit Boetefonds, thans Fonds voor de Verkeersveiligheid genoemd, ontvangen. Vanuit dit oogpunt is het belangrijk dat het financieringsniveau van de politiezones gewaarborgd blijft als die enveloppe wordt herverdeeld.

De begroting van de politiezones wordt voor 5 % gefinancierd door het Boetefonds – hoegenaamd geen verwaarloosbaar bedrag.

De spreker wijst op een ander probleem: de politiezones ontvangen in 2023 hun deel van het Boetefonds dat betrekking heeft op 2019. De verdeling van het geld uit dat fonds loopt dus sterk achterop.

De heer Thiébaud vraagt of de politiezones erop kunnen rekenen dat de nieuwe manier om de enveloppe te verdelen, niet zal leiden tot een vermindering van het hun toegekende bedrag.

De heer Frank Troosters (VB) stelt zich vragen bij de timing van het wetsontwerp. Het is verbazingwekkend dat het nu door de commissie wordt behandeld, terwijl de aanvraag voor de verhoging van de budgetten een jaar geleden zou zijn voorbereid en vervolgens meermaals werd uitgesteld. Nu wordt evenwel voor het wetsontwerp de urgentie gevraagd. Waarom heeft het een jaar geduurd voor de tekst in het Parlement werd ingediend?

De spreker onderstreept dat iedereen achter verkeersveiligheid staat. Het is logisch dat de overheid daarop wil inzetten door het nastreven van de doelstelling "Vision Zero" en aldus het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul wil herleiden. In de praktijk blijkt dat evenwel niet goed te lukken. Het aantal verkeersdoden zou juist zijn toegenomen sinds het aantreden van de regering. In 2023 zou er wel een kentering zijn ingezet, wat de spreker zeker toejuicht.

Aangezien er iets moet gebeuren en bepaalde takenpakketten veranderingen ondergingen, betwist het lid de noodzaak aan extra budget en middelen niet. Met

supplémentaires. Pour autant, le projet de loi à l'examen augmente la part des moyens alloués au Fonds de sécurité routière pour le niveau fédéral, ce qui réduira proportionnellement les moyens alloués aux zones de police.

La part du SPF Mobilité passera de 350.000 à 650.000 euros, selon le résumé du projet de loi. L'intervenant estime toutefois que le SPF Mobilité reçoit actuellement 300.000 euros et que cette part sera relevée à 850.000 euros en 2024, soit une augmentation de 550.000 euros, comprenant un investissement unique de 200.000 euros et un investissement structurel de 350.000 euros. À partir de 2025, le montant serait de 650.000 euros. La ministre pourrait-elle préciser les chiffres qu'elle a cités?

Les moyens transférés au niveau fédéral à partir du Fonds de la sécurité routière proviennent principalement de Flandre: 78 % des radars-tronçons actifs y sont implantés. Le projet de loi à l'examen pourrait dès lors être considéré comme un transfert de la Flandre vers le niveau fédéral.

L'intervenant se demande dans quelle mesure une perception plus rapide et plus efficace des amendes de circulation contribue directement à réaliser l'objectif de réduction du nombre de victimes de la route. L'intervenant se réfère aux statistiques demandées par Mme Kathleen Bury pour la période allant de 2017 à la mi-2022 sur le nombre d'amendes de circulation, d'accidents corporels et de morts dans des situations impliquant un excès de vitesse et dans des situations où il n'en était pas question. Ces données ont montré qu'il n'y avait pas de corrélation entre une perception plus rapide des amendes et la réduction du nombre de victimes de la route. L'intervenant précise qu'il ne conteste pas pour autant le fait que plus la vitesse augmente, plus les accidents sont nombreux et lourds de conséquences. Il ne voit toutefois pas clairement comment une perception plus rapide des amendes contribuerait à améliorer la sécurité routière. Ne serait-il pas préférable d'investir des moyens dans l'infrastructure routière ou la lutte contre d'autres formes de petite criminalité?

À l'instar de M. Metsu, l'intervenant demande pourquoi la part du SPF Justice serait précisément relevée de 4 %. À quels montants effectifs correspond ce pourcentage d'augmentation?

Dans son avis, le Conseil d'État fait observer qu'une date d'entrée en vigueur a été fixée pour l'article 2 de l'avant-projet, mais pas pour l'article 3. En conséquence, une autre date d'entrée en vigueur sera d'application pour cet article, à savoir le dixième jour qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*. L'intervenant rappelle

dit wetsontwerp wordt evenwel het aandeel van de middelen van het Fonds voor de Verkeersveiligheid voor het federale niveau verhoogd, waardoor verhoudingsgewijs de middelen voor de politiezones zullen verminderen.

Het aandeel voor de FOD Mobiliteit wordt volgens de inleiding van het wetsontwerp opgetrokken van 350.000 tot 650.000 euro. De spreker meent echter dat de FOD Mobiliteit momenteel 300.000 euro ontvangt en dat het aandeel in 2024 wordt opgetrokken tot 850.000 euro, met andere woorden een verhoging met 550.000 euro, die een eenmalige investering van 200.000 euro en een structurele investering van 350.000 euro omvat. Vanaf 2025 zou het gaan om een bedrag van 650.000 euro. Kan de minister de door haar vermelde cijfers verduidelijken?

De middelen die uit het Fonds voor de Verkeersveiligheid naar het federale niveau doorstromen, zijn voornamelijk afkomstig uit Vlaanderen. 78 % van de actieve trajectcontroles bevindt zich in Vlaanderen. Dit wetsontwerp kan dan ook als een transfer van Vlaanderen naar het federale niveau gezien worden.

De spreker vraagt zich af in welke mate het sneller en efficiënter innen van verkeersboetes rechtstreeks bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstelling van minder verkeersslachtoffers. De spreker verwijst naar cijfergegevens die door mevrouw Kathleen Bury opgevraagd werden voor de periode van 2017 tot medio 2022 inzake het aantal verkeersboetes, letselongevallen en dodelijke slachtoffers in situaties waarin sprake was van overdreven snelheid en situaties waarin daar geen sprake van was. Uit die gegevens bleek dat er geen correlatie was tussen het sneller innen van boetes en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De spreker verduidelijkt dat hij daarmee niet ontkent dat sneller rijden leidt tot meer en zwaardere ongevallen. Het is hem evenwel niet duidelijk hoe een snellere inning van de boetes bijdraagt tot meer verkeersveiligheid. Zouden bepaalde middelen niet beter kunnen worden ingezet op het gebied van verkeersinfrastructuur of de bestrijding van andere kleine criminaliteit?

Evenals de heer Metsu zou de spreker willen vernemen waarom het aandeel van de FOD Justitie juist met 4 % zal worden opgetrokken. Met welke effectieve bedragen komt die procentuele toename overeen?

In het advies van de Raad van State wordt opgemerkt dat voor artikel 2 van het voorontwerp een inwerkingsdatum bepaald werd, maar niet voor artikel 3. Daardoor zal voor dat artikel een andere inwerkingtredingsdatum gelden, namelijk de tiende dag na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. De spreker brengt in herinnering

que cet article 3 concerne les fusions et défusions des zones de police. Pourquoi l'avis du Conseil d'État n'a-t-il pas été suivi?

M. Tim Vandenput (Open Vld) souligne que la sécurité routière est très importante. Dans le Moniteur de Sécurité 2021, la vitesse excessive est considérée comme l'une des principales raisons du sentiment d'insécurité. Il faut donc s'attaquer à cette question.

L'intervenant fait néanmoins observer que l'imposition d'amendes doit être l'étape ultime. Il faudrait peut-être renforcer encore davantage les efforts dans d'autres domaines, tels que l'information et la sensibilisation des citoyens et l'organisation de contrôles de police physiques au lieu de contrôles automatiques au moyen de lasers rotatifs (lidars), de radars-tronçons ou de radars fixes. La récolte d'argent au moyen de contrôles automatiques ne peut être l'objectif des amendes. En fait, l'opération devrait se neutraliser à terme: les investissements réalisés dans le contrôle devraient être remboursés par les recettes qui en résultent. Les amendes ne peuvent devenir un mécanisme de financement. En outre, les recettes devraient également financer les actions préventives susmentionnées.

Des investissements seront réalisés dans la police intégrée pour atteindre les objectifs du plan d'action 2021-2025. Les centres de traitement régionaux seront-ils renforcés à cet égard? Il faudra effectivement les renforcer si l'on augmente les contrôles.

Qu'en est-il de la mise en œuvre de la plateforme Crossborder? On dit que le niveau fédéral aurait achevé ses travaux, mais que des obstacles se poseraient au niveau des Régions. En Flandre, le blocage se situerait au niveau du ministre flamand des Finances et du Budget. La ministre pourrait-elle le confirmer? Le programme Crossborder sera-t-il encore introduit en 2024, de sorte que les services de police et les communes pourront, en Flandre, appliquer plus facilement les amendes SAC relatives aux infractions de vitesse mineures ("SAC 5")? Ce serait d'une grande aide, dès lors que les zones de police et communes doivent actuellement implémenter leurs propres systèmes IT pour automatiser un tant soit peu le traitement.

Mme Vanessa Matz (Les Engagés) souligne que la lutte contre l'insécurité routière constitue une priorité. Le gouvernement a d'ailleurs mis en place un parquet pour la sécurité routière, ce qui constitue un élément important de sa politique. La sécurité routière reste une préoccupation majeure des citoyens. Le gouvernement doit se donner les moyens de sa politique.

dat artikel 3 de fusies en defusies van politiezones betreft. Waarom werd het advies van de Raad van State niet gevolgd?

De heer Tim Vandenput (Open Vld) beklemtoont dat verkeersveiligheid zeer belangrijk is. In de Veiligheidsmonitor 2021 werd overdreven snelheid beschouwd als de belangrijkste reden voor het onveiligheidsgevoel. Dat moet dan ook aangepakt worden.

De spreker merkt evenwel op dat het opleggen van boetes het sluitstuk moet zijn. Mogelijk moet nog meer ingezet worden op andere facetten, zoals het informeren en sensibiliseren van de burgers en fysieke politiecontroles in plaats van automatische controles via lidars, trajectcontroles of vaste fitsplaatsen. Het innen van geld via automatische controles mag niet het doel van het beboeten zijn. Eigenlijk zou dit op termijn een nuloperatie moeten zijn: de investeringen in handhaving zou moeten worden terugbetaald door de opbrengsten van die handhaving. Boetes mogen geen financieringsmechanisme worden. Bovendien zouden de opbrengsten ook ingezet moeten worden voor de voormelde acties van veeleer preventieve aard.

Er wordt geïnvesteerd in de geïntegreerde politie om de doelstellingen van het actieplan 2021-2025 te halen. Zullen in dat kader de gewestelijke verwerkingscentra versterkt worden? Dat zal effectief nodig zijn als er meer controles uitgevoerd worden.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van het Crossborderprogramma? Naar verluidt zou het federale niveau zijn werkzaamheden hebben afgerond, maar zouden er obstakels zijn bij de gewesten. In Vlaanderen zou dit geblokkeerd worden op het niveau van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting. Kan de minister dat bevestigen? Zal het Crossborderprogramma in 2024 alsnog worden ingevoerd, zodat de politiezones en gemeenten in Vlaanderen makkelijker aan de slag kunnen met de GAS 5-regelgeving? Dat zou een grote hulp betekenen, aangezien de politiezones en gemeenten momenteel eigen IT-systemen moeten invoeren om de verwerking toch enigszins te automatiseren.

Mevrouw Vanessa Matz (Les Engagés) onderstreept dat de strijd tegen verkeersonveiligheid prioritair is. De regering heeft trouwens een parket voor de verkeersveiligheid opgericht, als belangrijk onderdeel van haar beleid. Verkeersveiligheid blijft een groot zorgpunt voor de burgers. De regering moet de nodige middelen uitrekken voor het welslagen van haar beleid.

L'intervenante souhaite que la ministre clarifie les chiffres avancés. Il y a une dissonance entre le rapport de la Cour des comptes et le projet annoncé.

L'intervenante pose les questions suivantes:

— La ministre peut-elle confirmer la répartition entre la police fédérale et les zones de police sur le montant qui leur est alloué pour la lutte contre l'insécurité routière?

— Quel est l'impact budgétaire de ce projet de loi pour les zones de police qui ont fusionné? A-t-on un tableau avant/après pour les zones concernées?

Mme Matz rappelle qu'il s'agit d'une manière de financer en partie les zones de police. Or, la ministre prend les mêmes critères que la norme KUL pour obtenir la répartition au sein des zones de police. Ce financement reste fort fragile puisqu'il dépend de la perception des amendes.

Dans un premier temps, un nouveau radar amène un effet de surprise pour l'utilisateur de la route. Ensuite, ce dernier adapte ses comportements. La ministre ne craint-elle pas que ce financement complémentaire soit fort fragile?

Mme Matz rappelle le caractère désuet de la norme KUL. C'est d'ailleurs ce qui ressort de l'avis du Conseil des Bourgmestres. Ce dernier a remis un avis positif mais a souligné la nécessité d'une révision complète du système de financement des zones de police et donc d'une révision de la norme KUL.

L'intervenante aimerait avoir la réaction de la ministre par rapport à cet avis.

B. Réponses

Mme Annelies Verlinden, ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique, explique tout d'abord que les chiffres cités dans l'exposé introductif contiennent un pronostic basé sur le nombre d'infractions au Code de la route. Il reste important et nécessaire de miser sur les contrôles tant qu'il n'y aura pas de changement de mentalité irréversible chez les conducteurs. Les estimations chiffrées tiennent également compte de l'utilisation de caméras supplémentaires pour les contrôles. Leur utilisation nécessite un déploiement humain plus important et la mise à disposition du budget nécessaire pour ces nouveaux investissements.

Les moyens mis à disposition seront utilisés pour renforcer les effectifs et l'encadrement de la Police fédérale de la route et des centres de gestion routière

De spreekster vraagt de minister om de aangehaalde cijfers toe te lichten. Het aangekondigde ontwerp spoort niet met het verslag van het Rekenhof.

De spreekster stelt de volgende vragen.

— Kan de minister de verdeling tussen de federale politie en de politiezones bevestigen van het bedrag dat hun wordt toegekend voor de strijd tegen verkeersonveiligheid?

— Wat is de budgettaire impact van het wetsontwerp voor de gefuseerde politiezones? Bestaat er een voor-en-natabel voor de betrokken zones?

Mevrouw Matz herinnert eraan dat het gaat om een manier om de politiezones gedeeltelijk te financieren. Voor de verdeling tussen de politiezones hanteert de minister echter dezelfde criteria als de KUL-norm. Die financiering blijft zeer wankel, aangezien ze afhankelijk is van de inning van de boetes.

In het begin komt een nieuwe flitspaal als een verrassing voor de weggebruikers. Daarna passen ze hun gedrag aan. Vreest de minister niet dat de bijkomende financiering zeer wisselvallig zal zijn?

Mevrouw Matz brengt in herinnering dat de KUL-norm verouderd is. Dat blijkt ook uit het advies van de Raad van Burgemeesters. Die bracht een positief advies uit, maar heeft tegelijk gewezen op de noodzaak van een volledige herziening van het systeem voor de financiering van de politiezones en dus van de KUL-norm.

De spreekster vraagt wat de minister over dat advies denkt.

B. Antwoorden

Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing, licht in eerste instantie toe dat de in de inleidende uiteenzetting aangehaalde cijfers een prognose bevatten op basis van het aantal verkeersovertredingen. Het blijft belangrijk en nodig in te zetten op controles, zolang zich geen onomkeerbare mentaliteitswijzing bij de bestuurders voordoet. De inschattingen van de cijfers houden ook rekening met het gebruik van extra camera's bij de verkeerscontroles. Het gebruik ervan verhoogt de menselijke inzet en het bijhorend budget dat nodig is voor de nieuwe investeringen.

De vrijgemaakte middelen zullen worden ingezet om de personeelscapaciteit en de flankering van de federale wegpolicie en de gewestelijke centra voor verkeersbeheer

régionaux. Au SPF Justice, ils seront utilisés pour optimiser les activités Crossborder grâce à l'automatisation des perceptions, et une partie sera également investie dans le parquet de la sécurité routière nouvellement créé. L'automatisation des procédures administratives est une bonne chose, et il est faux de dire qu'elle entraîne par définition une diminution des effectifs.

L'automatisation des procédures gagnera en importance à l'avenir. Des moyens technologiques et numériques seront déployés dans la mesure du possible afin que la capacité en personnel ne doive pas augmenter de manière disproportionnée. C'est ainsi par exemple que le SPF Justice implémentera un nouveau logiciel financé en partie en fonds propres. Les services de police utiliseront de nouveaux logiciels pour renforcer le réseau informatique, ainsi que pour pouvoir déployer l'*ANPR Management System* (AMS), qui permet la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation.

Le SPF Mobilité recevra l'an prochain un montant unique de 850.000 euros et, à partir de 2025, il s'agira de 650.000 euros par an. Les recettes du SPF Justice devraient passer d'environ 10 millions d'euros à 20 millions d'euros, sous réserve, bien sûr, de l'exactitude des estimations. Sans les modifications législatives, les recettes actuelles du SPF Justice, qui s'élèvent à environ 10 millions d'euros, tomberaient à environ 8 millions d'euros à partir de 2025 et à 7 millions d'euros à partir de 2026.

Les dépenses liées au projet de loi à l'examen ne pouvaient être déterminées qu'après l'approbation d'un plan d'action détaillé élaboré avec tous les services compétents. Lors du dernier conclave budgétaire, des moyens ont été alloués à la réalisation de ce plan, qui a été approuvé. Sans investissements, la stabilité des différents systèmes informatiques des services concernés ne peut être garantie. Des investissements sont donc nécessaires pour garantir que les communes continuent à percevoir les recettes qui leur reviennent.

Dans le plan d'action, chaque service concerné a établi la liste des investissements nécessaires à la suite de l'augmentation exponentielle du nombre de caméras ANPR. Ces dépenses souhaitées ont été présentées et expliquées en détail au gouvernement, ainsi qu'au Conseil des Bourgmestres. Grâce à cette préparation, la ministre espère que l'élaboration des plans d'investissement pourra commencer après l'entrée en vigueur du projet de loi à l'examen.

Étant donné que les moyens d'investissement prévus ne peuvent être entièrement financés en fonds propres par les services de police, il a été nécessaire

te renforcer. Bij de FOD Justitie zullen de middelen ingezet worden om de Crossborderactiviteiten te optimaliseren dankzij de automatisering van de inningen; voorts zal een deel geïnvesteerd worden in het nieuw opgerichte parket voor de verkeersveiligheid. Hoewel de automatisering van de administratieve procedures een goede zaak is, leidt dit niet per definitie tot een afbouw van het aantal personeelsleden.

De automatisering van procedures zal in de toekomst aan belang toenemen. De technologische en digitale middelen zullen waar mogelijk ingezet worden, zodat de personeelscapaciteit van de betrokken diensten niet onevenredig moet groeien. De FOD Justitie zal bijvoorbeeld nieuwe software, die voor een deel gefinancierd wordt met eigen middelen, implementeren. De politiediensten zullen nieuwe software gebruiken om het IT-netwerk te verstevigen, alsook om het nationale *ANPR Management System* (AMS) voor automatische nummerplaatherkenning te kunnen uitrollen.

Aan de FOD Mobiliteit wordt volgend jaar eenmalig 850.000 euro toegewezen; vanaf 2025 zal dit bedrag neerkomen op 650.000 euro per jaar. De inkomsten voor de FOD Justitie zullen volgens de prognoses evolueren van ongeveer 10 miljoen euro tot 20 miljoen euro; telkens met het voorbehoud van de juistheid van de prognoses uiteraard. Zonder de wetswijzigingen zouden de huidige inkomsten van de FOD Justitie ten bedrage van ongeveer 10 miljoen euro vanaf 2025 zakken tot ongeveer 8 miljoen euro en vanaf 2026 tot 7 miljoen euro.

De bestedingen uit dit wetsontwerp konden enkel voorgesteld worden na de goedkeuring van een gedetailleerd actieplan dat uitgewerkt is met alle bevoegde diensten. Tijdens de laatste begrotingsbesprekingen op het begrotingsconclaaf zijn middelen voor de realisatie van dit goedgekeurde plan vrijgemaakt. Zonder de IT-investeringen kan de stabiliteit van de verschillende IT-systemen van de betrokken diensten niet gegarandeerd worden. Investeringsplannen zijn dus nodig om in de toekomst de inkomsten voor de gemeenten te blijven garanderen.

Elke betrokken dienst heeft in het actieplan de nodige investeringen opgelijst als gevolg van het exponentieel stijgend aantal ANPR-camera's. Die gewenste uitgaven werden in detail uiteengezet en toegelicht aan de regering, alsook aan de Raad van Burgemeesters. Dankzij deze voorbereiding hoopt de minister dat de investeringsplannen opgestart kunnen worden net na de inwerkingtreding van dit wetsontwerp.

Aangezien de geplande investeringsmiddelen niet volledig gedragen kunnen worden door de eigen middelen van de politiediensten, was het nodig om het plan voor

de soumettre le plan au Conseil des ministres lors du conclave budgétaire. Une grande partie des recettes sont destinées aux autorités régionales, tandis que le soutien et le traitement des démarches administratives est entièrement à charge des autorités fédérales. C'est pourquoi des accords supplémentaires étaient nécessaires au sein du gouvernement.

La ministre confirme la nécessité de réduire le nombre de victimes de la route. Un changement de mentalité est nécessaire chez les conducteurs et les règles du Code de la route doivent être mieux respectées. Une étude réalisée par Vias, l'organisme d'expertise indépendant en matière de sécurité routière, montre que la limitation de la vitesse a un impact immédiat sur le nombre d'accidents et de victimes de la route. Si l'AMS est déployé sur le réseau routier, le nombre d'infractions constatées et d'amendes infligées augmentera. Des initiatives sont en cours d'élaboration au sein du Parlement en vue d'étendre le champ d'application de cette technologie de manière à pouvoir constater d'autres types d'infractions routières (par exemple l'utilisation d'un smartphone au volant).

Les recettes du Fonds de la sécurité routière sont transférées à la police locale en deux tranches. Le temps d'attente pour recevoir ces avances est long. On peut ainsi s'interroger notamment sur le délai de cinq ans pour le versement des tranches. La deuxième tranche ne comprend pas de budget complémentaire fixe pour les autorités locales. Elles le souhaiteraient peut-être, mais le système de paiement actuel, qui existe depuis longtemps, ne le permet pas pour l'instant.

Si la loi n'est pas modifiée, les autorités locales recevront 8 millions d'euros en 2028 dans le cadre du paiement de cette deuxième tranche. Si la loi est en revanche modifiée, cette deuxième tranche pourrait, selon les estimations, aller jusqu'à 45 millions d'euros. Sans investissement dans les effectifs et l'infrastructure informatique des services concernés, les autorités locales percevront moins de recettes lors du versement de la deuxième tranche. Les modifications législatives proposées sont donc nécessaires pour garantir le versement aux autorités locales du montant prévu de la deuxième tranche, estimé en fonction des recettes du fonds.

Les recettes issues de l'application de la nouvelle réglementation "SAC 5" – notamment pour les petits excès de vitesse dans des zones où la vitesse est limitée à 30 ou 50 km/h – n'entrent pas dans le champ d'application du projet de loi à l'examen. Ce projet ne traite en effet que des recettes fédérales provenant du Fonds de la sécurité routière, et les amendes perçues pour des infractions aux règles SAC 5 ne sont pas versées dans ce fonds. Il est vrai cependant qu'il est question

de les remettre au Ministerraad pendant la session budgétaire. Un grand nombre de ces recettes sont destinées aux autorités régionales, tandis que le soutien et le traitement des démarches administratives est entièrement à charge des autorités fédérales. C'est pourquoi des accords supplémentaires étaient nécessaires au sein du gouvernement.

De minister beaamt dat het inderdaad van cruciaal belang is om het aantal verkeersslachtoffers te beperken. Een mentaliteitswijziging bij de bestuurders is nodig en de verkeersregels moeten beter gerespecteerd worden. Uit een studie van Vias, het onafhankelijk kennisinstituut inzake verkeersveiligheid, blijkt dat het beperken van de verkeerssnelheid meteen een impact heeft op het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers. Als het AMS wordt uitgerold, zal het aantal vastgestelde overtredingen en uitgeschreven verkeersboetes stijgen. Er zijn initiatieven op komst binnen het Parlement om deze technologie uit te breiden om andere soorten wegovertredingen vast te kunnen stellen (bijvoorbeeld het gebruik van de smartphone achter het stuur).

De opbrengsten van het Fonds voor de Verkeersveiligheid worden in twee schijven overgemaakt aan de lokale politie. De wachttijd voor de ontvangst van deze voorschotten is lang. Zo kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de termijn van vijf jaar voor de uitbetaling van de schijven. De tweede schijf omvat geen vast bijkomend budget voor de lokale overheden. Die zouden dat misschien graag willen, maar het huidige uitbetalingssysteem, dat al lang bestaat, biedt daar momenteel geen ruimte toe.

Als de wet niet wordt gewijzigd, zullen de lokale overheden in 2028 8 miljoen euro ontvangen in het kader van de uitbetaling van deze tweede schijf. Komt er wel een wetswijziging, dan zal deze tweede schijf volgens de prognoses oplopen tot 45 miljoen euro. Zonder investeringen in de personeelscapaciteit en de IT-infrastructuur van de betrokken diensten zullen er minder opbrengsten binnenkomen voor de lokale overheden bij de uitbetaling van de tweede schijf. De wetsaanpassingen zijn dus nodig om het bedrag voor de uitbetaling aan de lokale overheden van de tweede schijf, dat gebaseerd is op de opbrengsten van het fonds, veilig te stellen.

De ontvangsten uit de implementatie van de GAS 5-regelgeving (de gemeentelijke administratieve sanctie voor kleine snelheidsovertredingen op plaatsen waar de maximumsnelheid 30 of 50 km/uur is) staat los van dit wetsontwerp. In dit ontwerp worden enkel de federale ontvangsten besproken van het Fonds voor de Verkeersveiligheid; de inbreuken conform de regels van de GAS 5 komen niet in dit fonds terecht. Er is wel sprake van om de inbreuken op de GAS 5-regelgeving administratief

de confier le traitement administratif des infractions à la réglementation SAC 5 au SPF Justice dans le cadre de la procédure Crossborder, et ce, grâce à une meilleure automatisation du processus de perception des amendes. Cette discussion devra toutefois d'abord être menée au niveau flamand.

La question de Mme Matz concernant les chiffres des services de police locale et fédérale est très détaillée. La ministre propose à l'intervenante de transformer cette question en question écrite pour pouvoir lui fournir une réponse complète et transparente. Elle observe, à titre général, que la police fédérale bénéficie d'une part moins grande des recettes du Fonds de la sécurité routière. Lorsque ce fonds versera la première tranche, les pouvoirs locaux recevront davantage de moyens. En 2027, 114 millions d'euros seront alloués aux services de police locale et 6 millions d'euros à la police fédérale. En ce qui concerne la deuxième tranche, 61 millions d'euros seront accordés aux pouvoirs locaux et 3 millions d'euros à la police fédérale. Pour mémoire, il sera mis fin au versement de la deuxième tranche à partir de 2029 si les modifications prévues par le projet de loi à l'examen ne sont pas mises en œuvre.

Par suite de l'avis du Conseil d'État, les articles relatifs aux fusions et aux defusions ont été retirés du projet de loi à l'examen.

C. Répliques et réponses complémentaires

M. Koen Metsu (N-VA) déplore l'absence de réponses à plusieurs de ses questions, puis répète dès lors qu'il aimerait savoir ce que recouvre exactement l'augmentation structurelle de 4 % de la part du SPF Justice. Il s'agira en effet de plusieurs millions d'euros. Quelles mesures prendra-t-on en outre s'il apparaît en fin de compte que les estimations sont erronées? D'autres paramètres seront-ils alors appliqués? La vitesse maximale sera-t-elle, par exemple, encore abaissée sur certains tronçons?

Le SPF Mobilité reçoit actuellement 350.000 euros par an. En 2024, le SPF recevra un montant unique de 850.000 euros, soit une différence de 500.000 euros. L'investissement unique visé étant estimé à 200.000 euros, il restera une différence de 300.000 euros. L'intervenant souhaiterait toujours obtenir des précisions à ce sujet.

Enfin, l'intervenant déduit des différentes interventions que la ministre et les partis de gauche estiment que la collecte de moyens financiers est un objectif secondaire de la modification législative relative à la perception des amendes. En d'autres termes, le projet de loi à l'examen est considéré comme un modèle de financement. L'intervenant ne comprend pas que le régime prévu par

te doen verwerken via de Crossborderprocedure bij de FOD Justitie, dankzij een betere automatisering van het inningsproces. Deze discussie zal evenwel in de eerste plaats op Vlaams niveau gevoerd moeten worden.

De vraag van mevrouw Matz over cijfers van de lokale en federale politiediensten is zeer gedetailleerd. De minister suggereert om ze schriftelijk in te dienen, met het oog op een volledig en transparant antwoord. In het algemeen ontvangt de federale politie een kleiner deel van de opbrengsten van het Fonds voor de Verkeersveiligheid. Bij de uitbetaling van de eerste schijf door het fonds zullen de lokale overheden meer ontvangen. In 2027 zullen de lokale politiediensten 114 miljoen euro ontvangen en de federale politie 6 miljoen euro. Wat de tweede schijf betreft, zullen de lokale overheden 61 miljoen euro ontvangen en de federale politie 3 miljoen euro. Ter herinnering, de uitbetaling van de tweede schijf zal verdwijnen vanaf 2029 indien de wetwijzigingen uit dit wetsontwerp niet worden ingevoerd.

De artikelen inzake de fusies en de defusies zijn niet meer opgenomen in dit wetsontwerp, ingevolge het advies van de Raad van State.

C. Replieken en bijkomende antwoorden

De heer Koen Metsu (N-VA) hekelt dat hij op een paar vragen geen antwoord heeft gekregen. De spreker herhaalt daarom dat hij zou willen vernemen wat de structurele stijging met 4 % van het aandeel van de FOD Justitie juist inhoudt. Het zou immers over miljoenen euro's gaan. Wat zal men bovendien doen als de prognoses uiteindelijk niet blijken te kloppen? Zullen er dan andere parameters gehanteerd worden? Zal bijvoorbeeld de maximumsnelheid op bepaalde stukken weg nog maar eens worden verlaagd?

De FOD Mobiliteit ontvangt nu jaarlijks 350.000 euro. In 2024 zal de FOD eenmalig 850.000 euro krijgen: een verschil van 500.000 euro. Aangezien de eenmalige investering wordt geraamd op 200.000 euro, is er nog steeds een verschil van 300.000 euro. De spreker zou hier nog steeds duidelijkheid over willen verkrijgen.

Tot slot maakt het lid uit de verschillende betogen op dat de minister en de linkse partijen van oordeel zijn dat het innen van geld een secundair doel is van een wetwijziging met betrekking tot de ontvangsten van boetes. Dit wetsontwerp wordt met andere woorden beschouwd als een verdienmodel. De spreker begrijpt niet dat de in de tekst ontworpen regeling zal worden ingevoerd om

le projet soit instauré pour combler le déficit budgétaire. La sécurité routière est primordiale, mais il convient de modifier le comportement des conducteurs pour l'assurer. Les mesures prises à cet effet ne peuvent pas être considérées comme des sources de revenus.

M. Eric Thiébaud (PS) se dit un peu rassuré par les réponses de la ministre. Il suggère toutefois qu'on organise un monitoring pour voir l'évolution du budget et les tendances qui se dessinent pour le futur.

Par ailleurs, un élément semble absent du débat: il s'agit des investissements consentis par les communes pour garantir une sécurité accrue sur leur territoire. En effet, nombreuses sont celles qui financent sur leurs fonds propres les caméras ou les radars tronçon qui vont générer pour des recettes pour le niveau fédéral. Il ne faudrait pas que ce projet de loi entraîne à terme une diminution des recettes pour les zones de police dont elles font parties.

La ministre répète que les moyens du SPF Justice passeront de 10 à 20 millions d'euros. Ils sont principalement destinés au parquet de la sécurité routière.

Quant au SPF Mobilité, le plan d'action précise ce pour quoi les investissements seront utilisés. Une partie importante de ces moyens est destinée à la résolution d'un problème structurel au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV). À cette fin, des investissements seront réalisés dans des serveurs, des logiciels et du matériel informatique.

La ministre reconnaît les sensibilités soulevées par M. Thiébaud, mais souligne que sans ces modifications, les autorités locales ne pourront plus puiser de recettes.

Les investissements sont toujours susceptibles d'être revus. Les budgets ne sont pas considérés comme une forme de recettes, mais il s'agit néanmoins d'un résultat des actions. Le projet de loi à l'examen de la ministre prévoit des mesures identiques aux mesures prises par les administrations locales, qui investiront également dans leur politique de sécurité dès qu'elles auront la certitude de percevoir la première tranche du Fonds de la sécurité routière. La ministre assure que le projet de loi à l'examen ne vise pas à récolter de l'argent mais bien à réduire le nombre des victimes de la route. Étant donné que le changement de mentalité visé ne relève pas seulement de la compétence de la ministre, un projet réaliste a été élaboré à partir d'estimations des recettes pour les années à venir. Tel est le seul objectif du projet

het gat in de begroting dicht te rijden. Verkeersveiligheid is primordiaal, maar daartoe moet het gedrag van de bestuurders worden gewijzigd. Maatregelen op dit stuk mogen niet als inkomstenbron beschouwd worden.

De heer Eric Thiébaud (PS) vindt de antwoorden van de minister enigszins geruststellend. Hij stelt echter voor een monitoring te organiseren om na te gaan hoe de begroting evolueert en welke tendensen zich aftekenen voor de toekomst.

Ook lijkt één element afwezig in het debat: de investeringen van de gemeenten met het oog op een verhoogde veiligheid op hun grondgebied. In feite financieren een heel aantal onder hen met eigen middelen de camera's en trajectcontroles, die ontvangsten genereren voor het federale niveau. Er moet voor worden gezorgd dat dit wetsontwerp uiteindelijk niet leidt tot minder ontvangsten voor de politiezones waartoe ze behoren.

De minister herhaalt dat de middelen voor de FOD Justitie worden opgetrokken van 10 tot 20 miljoen euro. Ze worden voornamelijk geoormerkt voor het parket voor de verkeersveiligheid.

Wat de FOD Mobiliteit betreft, wordt in het actieplan verduidelijkt waarvoor de investeringen gebruikt zullen worden. Een aanzienlijk deel van de middelen is bestemd voor het verhelpen van een structureel probleem bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV). Daartoe zal geïnvesteerd worden in servers, software en hardware.

De minister erkent de door de heer Thiébaud aangehaalde gevoeligheden, maar onderstreept dat zonder wijzigingen de lokale besturen hieruit geen ontvangsten meer zullen kunnen puren.

Het is steeds mogelijk om de investeringen te herzien. De budgetten worden niet beschouwd als een vorm van inkomsten, maar het blijft wel een resultaat van de acties. De minister doet met dit wetsontwerp gewoon hetzelfde als de lokale besturen, die ook investeringen doen in hun veiligheidsbeleid zodra zij zekerheid hebben over de eerste schijf van het Fonds voor de Verkeersveiligheid. De minister verzekert dat zij met dit wetsontwerp niet op zoek gaat naar inkomsten, maar zoekt naar manieren om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Aangezien de beoogde mentaliteitswijziging niet enkel onder de bevoegdheid van de minister valt, werd op basis van prognoses een realistisch schema opgesteld voor de inkomsten van de komende jaren. Het wetsontwerp draait enkel daarom, en niet om een zogenaamde

de loi. Il ne vise pas à “générer des recettes”. La ministre souligne qu’elle n’a d’ailleurs jamais rien dit de pareil.

M. Koen Metsu (N-VA) fait observer que les membres de la commission ne disposent pas du plan d’action évoqué par la ministre. Il ne peut dès lors pas vérifier l’exactitude des affirmations de la ministre.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la proposition de loi. Il ne donne lieu à aucune observation.

L’article 1^{er} est adopté à l’unanimité.

Art. 2

Cette disposition ne donne lieu à aucun autre commentaire que ceux formulés au cours de la discussion générale.

L’article 2 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

Art. 3

M. Ortwin Depoortere, président, remarque qu’un article de l’avant-projet de loi ayant été omis du texte du projet de loi déposé à la Chambre des représentants, il convient d’un point de vue légistique d’adapter la formulation de l’article 3 qui concerne l’entrée en vigueur comme suit:

“La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024”.

La commission souscrit à cette modification.

L’ensemble du projet de loi, tel que corrigé sur le plan légistique, est adopté par 9 voix et 5 abstentions à l’issue d’un vote nominatif.

inkomstenbron. De minister benadrukt dat zij dat ook nooit gezegd heeft.

De heer Koen Metsu (N-VA) merkt op dat de commissieleden niet over het door de minister aangehaalde actieplan beschikken. Hij kan de beweringen van de minister dan ook niet natrekken.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel. Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over deze bepaling worden geen andere opmerkingen gemaakt dan die welke tijdens de algemene bespreking werden geformuleerd.

Artikel 2 wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 3

De heer Ortwin Depoortere, voorzitter, stelt vast dat een artikel van het voorontwerp van wet is weggelaten uit de tekst van het wetsontwerp dat is ingediend bij de Kamer van volksvertegenwoordigers, waardoor de formulering van artikel 3 met betrekking tot de inwerkingtreding wetgevingstechnisch dient te worden aangepast als volgt:

“Deze wet treedt in werking op 1 januari 2024.”

De commissie gaat akkoord met de voorgestelde wijziging.

Het gehele, aldus wetgevingstechnisch verbeterde wetsontwerp, wordt bij naamstemming aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Le résultat du vote nominatif est le suivant.

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Eva Platteau, Louis Mariage;

PS: Özlem Özen, Eric Thiébaud;

MR: Philippe Pivin, Caroline Taquin;

cd&v: Servais Verherstraeten;

Open Vld: Tim Vandenput;

Vooruit: Meryame Kitir.

Ont voté contre:

Nihil.

Se sont abstenus:

N-VA: Sigrid Goethals, Yngvild Ingels, Koen Metsu;

VB: Ortwin Depoortere, Frank Troosters.

Le rapporteur,

Eric Thiébaud

Le président,

Ortwin Depoortere

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Eva Platteau, Louis Mariage;

PS: Özlem Özen, Eric Thiébaud;

MR: Philippe Pivin, Caroline Taquin;

cd&v: Servais Verherstraeten;

Open Vld: Tim Vandenput;

Vooruit: Meryame Kitir.

Hebben tegengestemd:

Nihil.

Hebben zich onthouden:

N-VA: Sigrid Goethals, Yngvild Ingels, Koen Metsu;

VB: Ortwin Depoortere, Frank Troosters.

De rapporteur,

Eric Thiébaud

De voorzitter,

Ortwin Depoortere