

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2001-2002

25 APRIL 2002

Wetsvoorstel houdende instelling van een verkeershandhavingsfonds en tot wijziging van artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1999

(Ingediend door de heren Patrik Vankrunkelsven en Vincent Van Quickenborne)

TOELICHTING

Iedereen is het erover eens dat een efficiënt verkeershandhavingsbeleid een belangrijke bijdrage kan leveren tot de verhoging van de verkeersveiligheid. Verkeersdeskundigen zoals Miran Scheers stellen dat handhaving als middel tot gedragsbeïnvloeding in het verkeer minstens even doeltreffend is als educatieve, infrastructurele of vervoertechnische maatregelen (*Secura*, nr. 45).

Recentelijk ontstond er een stroomversnelling in de roep naar meer controle. Er werden verschillende voorstellen geformuleerd om een administratieve afhandeling te creëren, de verkeersboetes zouden moeten stijgen al dan niet gekoppeld aan het inkomen, de verkeerspolitie moet onder de minister van Verkeer ressorteren enz. Op het terrein gebeurt er echter weinig. De inwoners van Peer hebben gelijk: het grote euvel is het gebrek aan voldoende controle. Er moeten geen nieuwe regels komen als de oude niet afgedwongen kunnen worden.

Ongeacht alle mooie beloften merken we op het terrein één grote realiteit: de lokale politie, die toezicht houdt op het gros van de wegen, wordt vleugellam gemaakt: ontelbare verwarrende richtlijnen via

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

25 AVRIL 2002

Proposition de loi instaurant un fonds fédéral de surveillance routière et modifiant l'article 62 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1999

(Déposée par MM. Patrik Vankrunkelsven et Vincent Van Quickenborne)

DÉVELOPPEMENTS

Personne ne conteste qu'une politique de surveillance routière efficace peut contribuer à améliorer sensiblement la sécurité routière. Des experts routiers, comme Miran Scheers, déclarent que «lorsqu'il s'agit d'influencer le comportement routier, une telle politique a au moins autant d'impact que les mesures éducatives, techniques et d'infrastructure» (*Via Secura*, n° 45).

Ces derniers temps, les appels du renforcement des contrôles sont devenus plus pressants. Diverses propositions ont été formulées en vue de créer un traitement administratif, en vue d'augmenter le montant des amendes en matière de roulage et de les lier ou non au revenu, en vue de placer la police de la circulation routière sous la tutelle du ministre des Communications, etc. Or, sur le terrain, les choses évoluent peu. Les habitants de Peer ont raison: le principal problème résulte du manque de contrôle. On ne doit pas créer de nouvelles règles si on est incapable d'imposer le respect des règles existantes.

Au-delà de toutes les belles promesses, il y a la réalité sur le terrain, qui est déplorable: on paralyse la police locale qui est chargée du contrôle sur la majorité des routes: une masse de directives confuses

een lawine van omzendbrieven, een statuut dat voor de gemeenten onbetaalbaar is en de inzetbaarheid vermindert, onvoldoende federale dotaties, ... Niettemin zou de controle juist het efficiëntst binnen deze lokale zones gebeuren (*cf. infra*). De lokale overheid kijkt machteloos toe hoe het ongenoegen bij haar burgers toeneemt, terwijl zij niet de middelen heeft om doeltreffend op te treden.

1. Verkeershandhaving

Verkeershandhaving slaat op het geheel van maatregelen en middelen om de naleving van de verkeersregels af te dwingen en te voorkomen dat ze opnieuw worden overtreden. Gelet op het belang van het verkeer beschouwen we verkeersveiligheid met betrekking tot activiteiten van de politiediensten als een aparte pijler. Niettemin is hieraan in de politiehervorming weinig aandacht besteed omdat deze hervorming hoofdzakelijk rond de criminaliteitsproblematiek opgebouwd was. Steeds meer tijd wordt opgeslorpt door andere politietaken zoals het transporteren van geld en gevangenen, het afhandelen van kant-schriften tot het vaststellen van geluidsoverlast in dancings. De vraag rijst dan ook op welke manier de loze belofte van de minister van Verkeer, Isabelle Durant, waargemaakt kan worden, met name dat elke automobilist nog in 2002 acht keer op snelheid zal gecontroleerd worden, om nog maar te zwijgen over de vervijfvoudiging van het aantal alcoholcontroles. De minister van Binnenlandse Zaken staat erbij en kijkt ernaar en beseft dat zijn politiediensten deze ambitieuze voorstellen niet kunnen waarmaken. Ook de politievakbond stelt dat het opdrijven van de controles op lokaal niveau onrealistisch is (8 januari 2002).

De lokale politieke verantwoordelijken worden geconfronteerd, enerzijds, met een bevolking die via de massamedia wordt ingelepeld dat verkeersveiligheid een prioriteit is en dat de controle daarop wordt verstevigd en, aan de andere kant, met een inoperatief corps.

2. Cijfers: de vinger op de wonde

Als men de verdeling van het aantal ongevallen en slachtoffers volgens het wegtype analyseert, springt het belang van een lokaal handhavingsbeleid duidelijk in het oog.

In het jaar 2000 waren er voor Vlaanderen 3 049 letselongevallen op de autosnelwegen en verkeerswisselaars. Op de gewest- en provinciewegen vielen er echter 16 488 letselongevallen te noteren en op de gemeentewegen 13 486. Kortom, van de meer dan 30 000 letselongevallen waren er slechts 10% op

coulées dans une multitudes de circulaires, un statut que les communes sont incapables de financer et qui réduit la capacité opérationnelle, des dotations fédérales insuffisantes, etc. Or, c'est précisément au sein de ces zones locales que le contrôle serait le plus efficace (voir ci-dessous). Les autorités locales constatent, impuissantes, qu'il y a mécontentement croissant chez leurs administrés alors qu'elles n'ont pas les moyens d'agir efficacement.

1. La surveillance routière

On entend par surveillance routière l'ensemble des mesures et des moyens servant à faire respecter les règles de la circulation et à empêcher qu'elles soient à nouveau enfreintes. Vu l'importance du trafic, nous considérons la sécurité routière comme un pilier distinct dans le cadre des activités des services de police. Il n'empêche qu'on y a consacré que peu d'attention lors de la réforme des polices parce que cette réforme était axée essentiellement sur le problème de la criminalité. D'autres missions de police comme le transport de fonds et de détenus, le traitement d'apostilles relatives à la constatation de nuisances sonores dans les dancings occupent de plus en plus longtemps les agents. On est dès lors en droit de se demander comment la ministre des Communications, Isabelle Durant, va pouvoir tenir la promesse, gratuite semble-t-il, qu'elle a faite et qui implique que la vitesse de chaque automobiliste sera encore contrôlée à huit reprises au cours de 2002, sans parler de la multiplication par cinq du nombre de contrôles d'alcoolémie qu'elle a annoncée. Le ministre de l'Intérieur ne s'en émeut point parce qu'il se rend compte que ses services de police ne seront pas en mesure de mettre en œuvre les propositions ambitieuses en question. Le syndicat de la police a déclaré de son côté qu'il était irréaliste d'augmenter le nombre de contrôles au niveau local (8 janvier 2002).

Les responsables politiques locaux sont confrontés à une situation gênante en ce sens que les médias répètent à l'envi à la population que la sécurité routière est une priorité et que les contrôles seront renforcés, alors que le corps de police est inopérant.

2. Les chiffres: le doigt sur la plaie

Lorsque l'on analyse la ventilation du nombre d'accidents et de victimes par type de route, l'importance d'une politique de surveillance locale devient évidente.

Au cours de l'année 2000, il y a eu, en Flandre, 3 049 accidents ayant entraîné des lésions corporelles sur les autoroutes et les échangeurs. En revanche, on a recensé 16 488 accidents avec lésions corporelles sur les routes régionales et provinciales et 13 486 sur les routes communales. Bref, 10% seulement des acci-

de autosnelwegen. Dat wil zeggen dat 90% van de letselongevallen plaatsvinden op de wegen waarvoor, sinds de politiehervorming, de lokale politie instaat voor het handhavingsbeleid.

Wat betreft het aantal dodelijke ongevallen zien we ongeveer dezelfde verhouding terugkeren. In Vlaanderen vielen er in het jaar 2000 op de autosnelwegen 143 dodelijke slachtoffers. Op de gewest- en provinciewegen 503, op de gemeentewegen 225. Dat betekent dat ook hier een grote meerderheid, 84%, van de dodelijke slachtoffers in het controlegebied van de lokale politie valt.

In vergelijking met het buitenland kunnen we inderdaad spreken van jaarlijkse slachtingen op de wegen in België en dit voor het overgrote gedeelte binnen het beleidsgebied van de lokale politiezones.

3. Sleutelrol voor de lokale politie gewenst

Alhoewel deze regering het probleem van de verkeersveiligheid als prioritair beschouwt, wordt de echte hete aardappel van de strengere politiecontroles volledig naar de gemeenten doorgeschoven.

Minister Duquesne van Binnenlandse Zaken zei onder meer op 9 augustus 2001 dat de verkeerscontroles op de gewestelijke en de gemeentelijke wegen een bevoegdheid van de lokale politie zijn. Inmiddels heeft hij er echter alles aan gedaan om deze lokale politie lood in de vleugels te schieten. Zo werd het Boetefonds dat in artikel 226*bis* van de nieuwe gemeentewet plaats vond om de lokale politie meer armslag te geven, *de facto* door de wet van 7 december 1998 opgeheven (zogenaamd geïntegreerd in de federale dotaties). *Nota bene*: het Boetefonds keerde 7,5% van het totaal van geïnde boetes (7,5% van 6,8 miljard frank) uit aan de gemeentelijke politie!

Natuurlijk schuilt er een grond van waarheid in hetgeen minister Duquesne zegt. Ook mevrouw Miran Scheers, onderzoekster bij het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) houdt een vurig pleidooi voor het uitbouwen van gespecialiseerde en logistiek uitgebouwde verkeersseenheden op het niveau van de lokale politiezones. Voor gespecialiseerde acties moeten ze kunnen een beroep doen op een ondersteuning door de federale politie.

Als men de cijfers ziet van de verkeersongevallen en de verkeersslachtoffers, enerzijds, en, anderzijds, de nieuwe structuur van de politie met een grote verantwoordelijkheid voor de lokale politiezones, dan kan men niet anders dan ook deze zones te responsabilise-

dents ayant entraîné des lésions corporelles, soit un peu plus de 30 000, se sont produits sur des autoroutes. Cela signifie que 90% des accidents ayant entraîné des lésions corporelles se produisent sur les routes dont la surveillance incombe à la police locale depuis la réforme des polices.

En ce qui concerne le nombre d'accidents mortels, nous constatons que la proportion est à peu près identique. Au cours de l'année 2000, il y a eu, en Flandre, 143 victimes d'accidents sur les autoroutes. Il y a eu 503 tués sur les routes régionales et provinciales et 225 sur les routes communales. Cela signifie qu'une grande majorité des victimes, soit 84% d'entre elles, ont perdu la vie sur des routes qui tombent sous le contrôle de la police locale.

Par rapport aux pays étrangers, on peut affirmer effectivement que l'on assiste chaque année à une hécatombe sur les routes belges, principalement sur celles qui tombent sous le ressort des zones de police locale.

3. Le rôle-clé que l'on souhaite confier à la police locale

Bien que le gouvernement en place considère le problème de la sécurité routière comme prioritaire, il se décharge entièrement sur les communes du problème épineux du renforcement des contrôles de police.

Le ministre de l'Intérieur, M. Duquesne, a notamment déclaré, le 9 août 2001, que les contrôles routiers sur les routes régionales et sur les routes communales relèvent de la compétence de la police locale. Depuis, il a cependant tout fait pour «torpiller» cette police locale. C'est ainsi que le Fonds des amendes qui a été créé en application de l'article 226*bis* de la nouvelle loi communale et qui devait permettre d'élargir la capacité d'action de la police locale a été supprimé de fait par la loi du 7 décembre 1998 (on l'a, comme on dit, intégré dans les dotations fédérales). Il faut rappeler que le Fonds des amendes versait 7,5% du montant total des amendes perçues (soit 6,8 milliards de francs) à la police communale!

Il y a évidemment un fond de vérité dans les déclarations du ministre Duquesne. Mme Miran Scheers, chercheuse à l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) tient elle aussi un vibrant plaidoyer en faveur du développement, au niveau des zones de police locale, pour ce qui est de la circulation routière, d'unités spécialisées disposant des moyens logistiques nécessaires. Pour les actions spécialisées, elles doivent pouvoir compter sur un appui de la police fédérale.

Au vu des chiffres des accidents de la route et des victimes de ces accidents, d'une part, et de la nouvelle structure de la police qui se caractérise par une grande responsabilité des zones de police locale, d'autre part, on ne peut pas faire autre chose que responsabiliser

ren. Een kleine enquête bij een tiental Vlaamse burge-meesters toonde aan dat allen gewonnen zijn voor een verdere responsabilisering van de lokale overheid op dit vlak.

De lokale politie kan immers het best inschatten waar zich de pijnpunten bevinden (gevaarlijke kruispunten, overdreven snelheid, concentratie van zwakke weggebruikers, zwarte punten) en die dus opnemen in diverse projecten van gericht verkeers-toezicht. Vermits niet alle verkeersovertredingen kunnen worden vastgesteld is het aangewezen om te streven naar meer gericht verkeerstoezicht, waarbij bepaalde categorieën van verkeersovertredingen prioritaair kunnen worden aangepakt in functie van tijd en plaats. Projecten van gericht verkeerstoezicht verhogen de kans op succes. De lokale overheid kan deze gevaarlijke verkeerssituaties en de acties dienaan-gaande opnemen in haar veiligheidsplannen.

4. Responsabilisering van de politiezone

We stellen daarom voor dat de hoge verwachtingen die men stelt in de lokale politiezones gepaard gaan met een volledige responsabilisering van de lokale overheid. Als de lokale overheid beslist tot een strenger optreden op het vlak van bijvoorbeeld overdreven snelheid, kost haar dat manschappen en middelen die ze niet op andere misschien meer sympathieke terreinen kan inzetten. Zoals elders het heffen van belastingen en het realiseren van bepaalde projecten hand in hand gaan en het nadeel van het ene gecompenseerd wordt door de lusten van het andere, zo is het ook evident dat er op het vlak van verkeersveiligheid een verband bestaat tussen, enerzijds, de baten van een strenger handhavingsbeleid en, anderzijds, het nadeel van het treffen van de bewoners met verkeersboetes. Nu is er absoluut geen band tussen het ene en het andere.

Als een politieagent een proces-verbaal opmaakt leidt dit meestal tot een boete: hetzij een onmiddellijke inning, hetzij een minnelijke schikking, hetzij een financiële straf op basis van de uitspraak van een politierechter. Dit geld stroomt nu naar de federale regering. Wij willen met ons voorstel deze situatie ombuigen.

Wij willen dat de lokale overheid die haar verantwoordelijkheid neemt om voldoende verkeersovertredingen vast te stellen, en daarvoor de nodige toestellen aankoopt zoals radars en onbemande camera's en, daarvoor personeel inzet, ook voor een stukje financiële middelen kan beuren uit de opgelegde boetes.

We wensen op die manier de lokale overheid volledig te responsabiliseren, zoals er ook op andere beleidsvlakken een vaste relatie bestaat tussen belastingen

aussi ces zones. Une petite enquête auprès d'une dizaine de bourgmestres flamands a appris que tous étaient favorables à une plus grande responsabilisation des autorités locales en la matière.

La police locale est en effet la plus à même de situer les problèmes (carrefours dangereux, excès de vitesse, concentration d'usagers de la route vulnérables, points noirs), et, donc, de les intégrer dans divers projets de contrôle routier ciblé. Comme il est impossible de constater toutes les infractions de roulage, il convient que l'on s'efforce d'organiser un contrôle routier plus ciblé permettant de lutter en priorité en fonction du moment et du lieu contre certaines catégories d'infractions de roulage. Des projets de contrôle routier ciblé améliorent les chances de succès. Les autorités locales peuvent traiter ces aspects dangereux de la circulation et les mesures nécessaires pour y remédier dans leurs plans de sécurité.

4. La responsabilisation de la zone de police

Nous proposons dès lors que l'on responsabilise complètement les autorités locales pour pouvoir réaliser les grands espoirs que l'on place dans les zones de police locale. Si les autorités locales décident par exemple de lutter plus sévèrement contre les excès de vitesse, elles devront mobiliser les effectifs et les moyens nécessaires à cela et elles ne pourront dès lors pas les affecter à d'autres missions peut-être plus sympathiques. En matière de sécurité routière, les avantages d'une politique de surveillance de la circulation compensent les inconvénients d'une répression plus sévère des infractions, tout comme, dans d'autres domaines, les bienfaits de la réalisation de certains projets compensent les désagréments liés à la perception des impôts nécessaires à cet effet. Actuellement, on n'utilise pas cet effet compensatoire en matière de circulation routière.

Lorsqu'un agent de police dresse procès-verbal, il s'ensuit très souvent une amende: perception immédiate, règlement à l'amiable ou sanction pécuniaire sur décision du juge de police. Actuellement, l'argent récolté tombe dans les caisses du gouvernement fédéral. Par notre proposition, nous voulons inverser cette situation.

Nous voulons que les autorités locales qui prennent leurs responsabilités pour pouvoir constater un nombre suffisant d'infractions de roulage, qui acquièrent l'appareillage indispensable à cette fin, comme des radars et des caméras fixes, et qui sont disposées à affecter du personnel à cette tâche, puissent tirer une partie des moyens financiers nécessaires du produit des amendes infligées.

Nous souhaitons ainsi responsabiliser complètement les autorités locales en établissant un lien étroit entre les amendes et la sécurité routière, comme il en

gen en verwezenlijkingen. Natuurlijk is het uiteindelijke doel van verhoogde verkeerscontrole en het opstellen van processen-verbaal het terugdringen van het aantal verkeersovertredingen. Als het aantal daalt, zullen samen met de inkomstenmindering ook de controles kunnen afnemen. Er zal op een bepaald moment een optimale wisselwerking van pakkans (lees ook: inzet van manschappen en middelen) en overtredingen (lees ook: inkomsten uit de boetes) ontstaan, waar de lokale overheid haar verantwoordelijkheid in neemt.

5. Kernpunten van dit voorstel

We stellen voor dat alle sommen die voortvloeien uit alle verkeersovertredingen, vastgesteld door de lokale politie op de gewestelijke, provinciale en de gemeentelijke wegen (waarvoor de lokale politie trouwens sinds de politiehervorming bevoegd is), worden ingebracht in een verkeershandavingsfonds. De middelen worden vanuit dit fonds ten belope van 80% herverdeeld over de politiezones en wel strikt in verhouding tot de overtredingen die er werden vastgesteld. De overige 20% blijft voor de federale begroting, omdat zij de diverse kosten onder meer van de politierechtbank en de organisatie van de inning moet organiseren. Dit voorstel beoogt boetes uit processen-verbaal van de lokale politie inzake verkeersovertredingen voor 80% te laten terugstromen naar de lokale gemeentekas. In totaal wordt nu minstens 6 miljard frank aan verkeersovertredingen geïnd. Het aandeel buiten de autosnelwegen is niet juist bekend, maar kan op ongeveer 4 miljard frank geraamd worden.

Deze regeling kan snel een sterke aansporing vormen voor de lokale politie om strenger op te treden. In plaats van lange palavers en sommige voorstellen die nog lang aanslepen, laat ons voorstel de huidige structuur intact. Het kan onmiddellijk uitgevoerd worden en het interfereert niet met de besluitvorming van de lokale politierechters, of ze nu alternatieve straffen dan wel financiële boetes opleggen. Ook indien de federale regering zou beslissen tot een snellere federale afwikkeling van de verkeersovertredingen door ze administratief af te handelen of ze te koppelen aan het inkomen, blijft ons voorstel steeds toepasbaar.

In dit voorstel wordt gewerkt met «geoomerkte processen-verbaal», namelijk waarop staat in welke

existe un dans les autres domaines politiques entre les impôts et ce qu'ils permettent de réaliser. Le but ultime du renforcement des contrôles et de la verbalisation est évidemment de réduire le nombre d'infractions au code de la route. Si l'on y arrive, le produit des amendes diminuera et l'on pourra réduire le nombre de contrôles. À un moment donné, il y aura un équilibre optimal entre l'importance du risque d'être pris (et l'importance de l'effort en termes d'engagement d'effectifs et de moyens) et le nombre d'infractions (et le produit des amendes), et dans le cadre de celui-ci, les autorités locales prendront leurs responsabilités.

5. Les grands axes de la présente proposition

Nous proposons que l'ensemble du produit des amendes réprimant l'ensemble des infractions au code de la route constatées par la police locale sur les routes régionales, provinciales et communales (qui relèvent d'ailleurs de la compétence de la police locale depuis la réforme des polices) soit versé dans un fonds de surveillance routière. Les moyens versés dans ce fonds seraient redistribués à concurrence de 80% entre les zones de police, et ce, de manière strictement proportionnelle au nombre d'infractions qui auraient été constatées au sein de celles-ci. Les 20% restants seraient versés au budget fédéral, qui doit supporter les diverses dépenses, du tribunal de police notamment, et qui doit organiser la perception du montant des amendes. L'objectif de la présente proposition est de prévoir que le produit des amendes infligées à la suite de verbalisations de la police locale pour cause d'infractions au code de la route est versé jusqu'à concurrence de 80% à la caisse communale. Le produit total des amendes pour infractions au code de la route s'élève actuellement à 6 milliards de francs au moins. On ignore quelle est, dans ce chiffre, la part exacte du produit des infractions commises en dehors des autoroutes, mais on peut l'évaluer à quelque 4 milliards de francs.

Le régime proposé pourrait amener très vite la police locale à faire montre d'une plus grande sévérité. Contrairement à ce que l'on a fait dans le cadre de longs débats et de certaines propositions qui ont engendré des discussions interminables, notre proposition ne touche pas à la structure actuelle. Elle peut être mise en œuvre immédiatement et elle n'a pas la moindre incidence sur le processus selon lequel les juges de police locaux prennent leurs décisions, que ce soit pour infliger des peines alternatives ou des sanctions pécuniaires. Notre proposition resterait valable, même si le gouvernement fédéral décidait d'accélérer le traitement des infractions au code de la route au niveau fédéral en utilisant exclusivement la voie administrative ou en liant le montant des amendes au revenu.

La présente proposition prévoit des procès-verbaux distinctifs qui mentionneraient dans quelle

politiezone de overtreding is gemaakt. Gedurende heel de procedure (onmiddellijke inning, minnelijke schikking, procedure voor rechtbanken) moet dit oormerk aanwezig zijn. Uiteindelijk belanden immers alle inkomsten bij de ontvanger van domeinen en penale boeten. Indien deze ontvangsten geoormerkt zijn, kunnen zij ook later gemakkelijk worden teruggestort. Met dit voorstel interveniëren we helemaal niet met de rechtspraak: de gemeente heeft absoluut geen invloed op het seponeren, op de hoogte van de boete of het uitspreken van alternatieve boeten.

Voordelen:

1. Gemeenten en de steden die een actief handhavingsbeleid voeren, dat moet kaderen in de zonale veiligheidsplannen (om eventuele aberraties te voorkomen) en hiervoor de nodige manschappen en middelen inzetten, worden financieel beloond (aansporing).

2. De lokale overheden die de pijnpunten goed aanvoelen, zijn het best geplaatst om hiertegen op te treden. Zoals uiteengezet blijkt tevens uit de cijfers van het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen dat de gemeenten een sleutelrol spelen.

3. Bij een falend verkeershandhavingsbeleid, met alle gevolgen vandien, is het duidelijk wie politiek verantwoordelijk is. Dit bestuursniveau draagt dan ook de gevolgen van het al dan niet invoeren van een ernstig verkeershandhavingsbeleid. Dit is de concrete invulling van lokale bestuursautonomie.

4. Het optreden van de lokale politie moet consistent zijn en verlopen volgens de reeds opgemaakte veiligheidsplannen welke nu dankzij de bijkomende middelen een concrete invulling kunnen krijgen.

De lokale overheid wordt in de mogelijkheid gesteld om op een efficiënte en correcte manier haar veiligheidsplannen uit te voeren waardoor zij de algemene veiligheid in de eigen gemeente kan opdrijven.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2

Om een efficiënt verkeershandhavingsbeleid te verwezenlijken, stellen wij voor een federaal verkeershandhavingsfonds op te richten.

Het biedt de burgers de garantie dat de middelen uitsluitend voor verkeershandhaving zullen worden aangewend.

De minister van Binnenlandse Zaken staat in voor het beheer van dit fonds.

zone de police l'infraction en question a été commise. L'élément distinctif doit être présent du début à la fin de la procédure (perception immédiate, règlement amiable, procédure devant les tribunaux). En fin de compte, c'est en effet chez le receveur des domaines et des amendes pénales qu'arrive tout l'argent perçu. Si l'argent perçu porte un élément distinctif, il est plus facile de le rembourser par la suite. Notre proposition ne touche en rien à la jurisprudence: la commune ne peut absolument rien faire pour ou contre le classement sans suite, elle ne peut pas influencer le montant de l'amende, et elle ne peut rien faire pour ou contre une politique de sanctions alternatives.

La création d'un tel fonds présente les avantages suivants:

1. Les communes et les villes qui mènent une politique de surveillance active s'inscrivant dans le cadre des plans de sécurité zonale (pour prévenir d'éventuelles aberrations) et qui engagent suffisamment d'effectifs et de moyens financiers pour ce faire, sont récompensées financièrement (incitant).

2. Les autorités locales qui sont le plus à même de situer les problèmes sont le mieux placées pour les résoudre. Comme nous l'avons déjà dit, les données chiffrées concernant les accidents ayant entraîné des lésions corporelles ou la mort, entre autres, montrent aussi que les communes jouent un rôle-clé.

3. On sait clairement qui est politiquement responsable en cas d'échec de la politique de surveillance routière avec toutes les conséquences qui s'ensuivent. Le niveau administratif en question doit dès lors supporter les conséquences de l'introduction ou non d'une politique de surveillance routière rigoureuse. Il s'agit en l'espèce d'une concrétisation du principe de l'autonomie administrative au niveau local.

4. L'action de la police locale doit être menée conformément aux plans de sécurité déjà établis, qui pourront être mis en œuvre concrètement grâce aux moyens complémentaires.

L'autorité locale pourrait mettre en œuvre efficacement et correctement ses plans de sécurité et, partant, améliorer la sécurité générale au niveau communal.

Commentaire des articles

Article 2

En vue de la concrétisation d'une politique de surveillance routière efficace, nous proposons la création d'un fonds fédéral de surveillance routière.

Il offre aux citoyens la garantie que les moyens seront affectés exclusivement à la surveillance routière.

Le ministre de l'Intérieur est responsable de la gestion de ce fonds.

Artikel 3

De inkomsten van dit fonds vloeien voort uit de ontvangsten van de verkeersovertredingen, vastgesteld door de lokale politie.

De ontvangsten uit de boetes slaan op heel de regelgeving inzake het wegverkeer:

— de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer en uitvoeringsbesluiten;

— de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, hun onderdelen en het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en uitvoeringsbesluiten;

— de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen en uitvoeringsbesluiten.

Artikel 4

De middelen worden vanuit dit fonds jaarlijks ten belope van 80% herverdeeld over de politiezones en wel strikt in verhouding tot de overtredingen die er werden vastgesteld. Zo worden de gemeenten die een degelijk handhavingsbeleid voeren hierbij financieel ondersteund.

Om te kunnen vaststellen in welke politiekezone de overtreding werd vastgesteld worden de PV's geoormerkt.

De politiecolleges, respectievelijk het college van burgemeester en schepenen, mogen de aldus bekomen middelen enkel aanwenden voor het uitbouwen van het verkeershandhavingsbeleid. Hieromtrent rapporteren zij jaarlijks. Aldus wordt de burger geïnformeerd omtrent het door de lokale overheid gevoerde verkeershandhavingsbeleid.

De subsidie kan worden ingetrokken bij een incorrecte aanwending. Deze sanctie garandeert dat de middelen wel degelijk aan verkeershandhaving worden besteed.

Artikel 5

Twintig procent van de middelen van dit fonds wordt jaarlijks voorbehouden voor de federale begroting ter stijging van de diverse kosten, met name de werking van de politierechtbanken en de organisatie van de inning.

Artikel 6

Om de middelen van het fonds strikt te herverdelen in verhouding tot de overtredingen die binnen elke politiekezone werden vastgesteld door de lokale politie, dienen de processen-verbaal te vermelden of de over-

Article 3

Les revenus de ce fonds proviennent du produit des amendes pour infractions routières constatées par la police locale.

Les recettes provenant du produit des amendes résultent de l'ensemble des dispositions législatives relatives à la circulation routière, à savoir:

— les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière et leurs arrêtés d'exécution;

— la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et ses arrêtés d'exécution;

— la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, et ses arrêtés d'exécution.

Article 4

Les moyens sont redistribués annuellement aux zones de police à partir de ce fonds, à concurrence de 80% de manière strictement proportionnelle aux infractions qui y ont été constatées. Cela permet de soutenir financièrement les communes qui mènent une politique de surveillance énergique.

Les procès-verbaux sont distinctifs pour que l'on puisse déterminer dans quelle zone de police l'infraction a été constatée.

Les collèges de police ou le collège des bourgmestre et échevins sont tenus d'affecter les moyens ainsi obtenus au seul développement de la politique de surveillance routière. Ils établissent un rapport annuel à ce sujet. De la sorte, le citoyen est informé au sujet de la politique de surveillance routière menée par l'autorité locale.

La subvention peut être retirée en cas d'affectation incorrecte. Cette sanction garantit que les moyens seront bel et bien affectés à la surveillance routière.

Article 5

Les moyens de ce fonds sont réservés annuellement à concurrence de 20% au budget fédéral en vue de couvrir les frais divers, soit notamment, les frais de fonctionnement des tribunaux de police et les frais d'organisation de la perception.

Article 6

Pour que l'on puisse redistribuer les moyens du fonds de manière strictement proportionnelle aux infractions qui ont été constatées par la police locale dans chaque zone de police, les procès-verbaux

treding is vastgesteld door de lokale politie dan wel door de federale politie alsook de politiezone aan te geven waar de overtreding werd vastgesteld.

Artikel 7

Gelet op de slachtpartijen op Belgische wegen, treedt deze wet onmiddellijk in werking na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Patrik VANKRUNKELSVEN.
Vincent VAN QUICKENBORNE.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Er wordt een federaal verkeershandhavingsfonds opgericht, hierna het fonds genoemd.

Het fonds is een staatsdienst met afzonderlijk beheer, zoals bedoeld in artikel 140 van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, gecoördineerd op 17 juli 1991.

Het fonds wordt beheerd door de minister die Binnenlandse Zaken onder zijn bevoegdheid heeft.

Art. 3

Het fonds zamelt de middelen in die zijn bestemd voor de uitwerking van een verkeershandhavingsbeleid in de respectieve politiezones.

De begroting van het fonds wordt gestijfd door de ontvangsten uit de overtredingen vastgesteld door de lokale politie wegens het niet-naleven van de wetten en de uitvoeringsbesluiten die betrekking hebben op het wegverkeer.

Art. 4

Tachtig procent van de ontvangsten die voortvloeien uit een vaststelling van de lokale politie uit een bepaalde politiezone en vastgesteld zijn op het grondgebied van deze zone, worden jaarlijks toegewezen aan deze politiezone (indien het een meer gemeentezone betreft) of aan de gemeenten (indien het

doivent mentionner si l'infraction a été constatée par la police locale ou par la police fédérale et indiquer dans quelle zone de police l'infraction a été constatée.

Article 7

Étant donné l'hécatombe à laquelle l'on assiste sur le réseau routier belge, il est prévu que cette loi entrera en vigueur dès sa publication au *Moniteur belge*.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Il est instauré un fonds fédéral de surveillance routière, dénommé ci-après le fonds.

Le fonds est un service de l'État à gestion séparée, au sens de l'article 140 des lois sur la comptabilité de l'État, coordonnées le 17 juillet 1991.

Le fonds est géré par le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions.

Art. 3

Le fonds collecte les moyens qui seront affectés à la mise en œuvre d'une politique de surveillance routière dans les zones de police respectives.

Le budget du fonds est alimenté par les recettes des amendes infligées en cas d'infractions pour non-respect des lois et des arrêtés d'exécution relatifs à la circulation routière constatées par la police locale.

Art. 4

Quatre-vingt pour cent des recettes provenant d'une constatation faite par la police locale d'une zone de police déterminée sur le territoire de cette zone, sont affectés chaque année à cette zone de police (s'il s'agit d'une zone pluricommunale) ou aux communes (s'il ne s'agit pas d'une zone pluricommunale).

geen meergemeentezone betreft). Daartoe worden alle vaststellingen, bedoeld in artikel 3, tweede lid, voorzien van het nummer van de politiezone dat wordt overgenomen op de inningsformulieren, zodat de inkomsten van het fonds per politiezone geoormerkt zijn.

De aldus verdeelde middelen worden door de politiecolleges, respectievelijk het college van burgemeester en schepenen, uitsluitend aangewend om een verkeershandhavingsbeleid uit te bouwen. Zij rapporteren hieromtrent jaarlijks in een verkeershandhavingsplan. Bij incorrecte aanwending van de middelen wordt de subsidie ingehouden.

Art. 5

Twintig procent van de middelen van het fonds worden jaarlijks toegewezen aan de federale overheid.

Art. 6

Artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, gewijzigd bij de wetten van 4 augustus 1996 en 16 maart 1999, wordt aangevuld als volgt:

«Alle processen-verbaal vermelden of de overtreding is vastgesteld door de lokale politie of door de federale politie, zoals bepaald in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus.

Alle processen-verbaal vermelden tevens de politiezone waar de overtreding werd vastgesteld.»

Art. 7

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

6 maart 2002.

Patrik VANKRUNKELSVEN.
Vincent VAN QUICKENBORNE.

nale). À cet effet, tous les constats visés à l'article 3, alinéa 2, mentionnent le numéro de la zone de police et celui-ci est repris sur les formulaires de perception, de manière que l'on puisse répertorier les recettes du fonds par zone de police.

Les collèges de police ou le collège des bourgmestre et échevins affectent exclusivement les moyens ainsi redistribués au développement d'une politique de surveillance routière. Ils font rapport à ce sujet chaque année dans le cadre d'un plan de surveillance routière. En cas d'affectation incorrecte des moyens, la subvention est retirée.

Art. 5

Vingt pour cent des moyens du fonds sont attribués annuellement à l'autorité fédérale.

Art. 6

L'article 62 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, modifiée par les lois du 4 août 1996 et du 16 mars 1999, est complété par la disposition suivante:

«Tous les procès-verbaux mentionnent si l'infraction a été constatée par la police locale ou par la police fédérale telles que prévues par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

Tous les procès-verbaux mentionnent également la zone de police où l'infraction a été constatée.»

Art. 7

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

6 mars 2002.