

Belgische Senaat

Gewone Zitting 2002-2003



2-264

Plenaire vergaderingen
Donderdag 23 januari 2003

Namiddagvergadering

Handelingen

Session ordinaire 2002-2003

Sénat de Belgique

Annales

Séances plénières

Jeudi 23 janvier 2003

Séance de l'après-midi

2-264

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Afkortingen - Abréviations

AGALEV	Anders Gaan Leven
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
CDH	Centre Démocrate Humaniste
ECOLO	Écologistes
MR	Mouvement réformateur
PS	Parti Socialiste
SP.A	Socialistische Partij Anders
VL. BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU-ID	Volksunie-ID21

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Inhoudsopgave	Sommaire
Overlijden van een oud-senator.....6	Décès d'un ancien sénateur 6
Verzoekschriften6	Pétitions 6
Inoverwegingneming van voorstellen.....6	Prise en considération de propositions..... 6
Mondelinge vragen.....6	Questions orales 6
Mondelinge vraag van de heer Philippe Mahoux aan de minister van Sociale Zaken en Pensioenen over «de stress op het werk en de beroepsziekten» (nr. 2-1210).....6	Question orale de M. Philippe Mahoux au ministre des Affaires sociales et des Pensions sur «le stress au travail et les maladies professionnelles» (n° 2-1210) 6
Mondelinge vraag van mevrouw Iris Van Riet aan de minister van Binnenlandse Zaken over «het actieplan van Electrabel inzake de veiligheid van de kerncentrales» (nr. 2-1208).....8	Question orale de Mme Iris Van Riet au ministre de l'Intérieur sur «le plan d'action d'Electrabel pour la sécurité des centrales nucléaires» (n° 2-1208) 8
Mondelinge vraag van de heer Didier Ramoudt aan de minister van Financiën over «het opstarten van de procedure voor de teruggave van belastingen op ontspanningstoestellen» (nr. 2-1201)..... 10	Question orale de M. Didier Ramoudt au ministre des Finances sur «l'ouverture de la procédure de restitution de taxes sur les appareils de divertissement» (n° 2-1201)..... 10
Mondelinge vraag van de heer Vincent Van Quickenborne aan de minister van Financiën over «het instellen van een overschrijfbare titel bij nalatenschappen» (nr. 2-1212)10	Question orale de M. Vincent Van Quickenborne au ministre des Finances sur «la création d'un titre transcritible en matière de successions» (n° 2-1212)..... 10
Mondelinge vraag van mevrouw Clotilde Nyssens aan de minister van Justitie over «het Brusselse parket» (nr. 2-1213).....11	Question orale de Mme Clotilde Nyssens au ministre de la Justice sur «le parquet de Bruxelles» (n° 2-1213) 11
Mondelinge vraag van mevrouw Erika Thijs aan de minister van Landsverdediging over «zijn bezoek aan Congo» (nr. 2-1214).....13	Question orale de Mme Erika Thijs au ministre de la Défense sur «la visite qu'il a faite au Congo» (n° 2-1214) 13
Mondelinge vraag van de heer Alain Destexhe aan de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid over «de zaak van de Brusselse BBTK» (nr. 2-1196)16	Question orale de M. Alain Destexhe à la vice-première ministre et ministre de l'Emploi sur «l'affaire du SETCa bruxellois» (n° 2-1196)..... 16
Mondelinge vraag van de heer Wim Verreycken aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, over «de archieven over de repressie en de collaboratie» (nr. 2-1108)17	Question orale de M. Wim Verreycken au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, sur «les archives sur la répression et la collaboration» (n° 2-1108) 17
Mondelinge vraag van de heer Jacky Moraël aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, en aan de minister, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, en belast met Landbouw over «de beslissingen die op 18 en 19 december 2002 in de OESO genomen zijn over de staalindustrie» (nr. 2-1211)19	Question orale de M. Jacky Moraël au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, et à la ministre, adjointe au ministre des Affaires étrangères, et chargée de l'Agriculture sur «les décisions prises à l'OCDE les 18 et 19 décembre 2002 en matière de sidérurgie» (n° 2-1211)..... 19
Mondelinge vraag van de heer Jan Steverlynck aan de minister, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, en belast met Landbouw en aan de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu over «de jongste ontwikkelingen inzake het identificeren en registreren van schapen en geiten» (nr. 2-1215).....23	Question orale de M. Jan Steverlynck à la ministre, adjointe au ministre des Affaires étrangères, et chargée de l'Agriculture et au ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement sur «les derniers développements en matière d'identification et d'enregistrement des moutons et des chèvres» (n° 2-1215) 23
Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen	Projet de loi portant diverses dispositions en matière

inzake verkeersveiligheid (Stuk 2-1402) (Evocatieprocedure)	26	de sécurité routière (Doc. 2-1402) (Procédure d'évocation)	26
Algemene bespreking	26	Discussion générale	26
Artikelsgewijze bespreking	64	Discussion des articles	64
Stemmingen	71	Votes	71
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (Stuk 2-1367) (Evocatieprocedure).....	71	Projet de loi modifiant la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers (Doc. 2-1367) (Procédure d'évocation)	71
Wetsontwerp tot wijziging van artikel 71 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (Stuk 2-1368)	72	Projet de loi modifiant l'article 71 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers (Doc. 2-1368)	72
Wetsontwerp betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen (Stuk 2-1357) (Evocatieprocedure).....	72	Projet de loi relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques (Doc. 2-1357) (Procédure d'évocation)	72
Wetsontwerp tot wijziging van sommige bepalingen inzake het politiek verlof voor de personeelsleden van de overheidsdiensten (Stuk 2-1369) (Evocatieprocedure).....	72	Projet de loi modifiant diverses dispositions en matière de congé politique pour les membres du personnel des services publics (Doc. 2-1369) (Procédure d'évocation)	72
Wetsontwerp houdende regeling van de autopsie na het onverwachte en om medisch onverklaarbare redenen overlijden van een kind van minder dan achttien maanden (Stuk 2-409) (Tweede behandeling).....	73	Projet de loi réglementant la pratique de l'autopsie après le décès inopiné et médicalement inexpliqué d'un enfant de moins de dix-huit mois (Doc. 2-409) (Deuxième examen)	73
Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (Stuk 2-1402) (Evocatieprocedure).....	73	Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (Doc. 2-1402) (Procédure d'évocation).....	73
Regeling van de werkzaamheden	74	Ordre des travaux	74
Stemmingen	75	Votes	75
Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (Stuk 2-1402) (Evocatieprocedure).....	75	Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (Doc. 2-1402) (Procédure d'évocation).....	75
Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, over «de aanslepene inactiviteit van de onbemande camera's in de regio Antwerpen» (nr. 2-939).....	78	Demande d'explications de M. Johan Malcorps au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, sur «le non-fonctionnement persistant des caméras automatiques dans la région d'Anvers» (n° 2-939).....	78
Vraag om uitleg van de heer René Thissen aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, over «de lopende onderhandelingen over de Algemene Overeenkomst over de handel in diensten»(nr. 2-941)	82	Demande d'explications de M. René Thissen au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, sur «les négociations en cours sur l'Accord Général sur le commerce des services»(n° 2-941)	82
Berichten van verhindering.....	85	Excusés	85
Bijlage		Annexe	
Naamstemmingen.....	86	Votes nominatifs.....	86
In overweging genomen voorstellen.....	89	Propositions prises en considération	89
Vragen om uitleg.....	90	Demandes d'explications	90
Evocaties.....	90	Évocations.....	90
Non-evocaties	91	Non-évocations.....	91

Boodschappen van de Kamer.....91	Messages de la Chambre..... 91
Indiening van een wetsontwerp.....92	Dépôt d'un projet de loi 92
Arbitragehof – Arresten.....92	Cour d'arbitrage – Arrêts 92
Arbitragehof – Beroepen93	Cour d'arbitrage – Recours 93

Voorzitter: de heer Armand De Decker

(De vergadering wordt geopend om 15.10 uur.)

Overlijden van een oud-senator

De voorzitter. – De Senaat heeft met groot leedwezen kennis gekregen van het overlijden van de heer Georges Mommerency, gewezen senator voor het arrondissement Veurne-Diksmuide-Oostende.

Uw voorzitter heeft het rouwbeklag van de Vergadering aan de familie van ons betreurd gewezen medelid betuigd.

Verzoekschriften

De voorzitter. – Bij brief van 23 december 2002 heeft de heer Hans-Dieter Laschet, burgemeester van Raeren, aan de Senaat overgezonden een resolutie over de volledige financiering door de Federale Staat van een permanente wachtdienst van 24 uur te Eupen.

Bij brief van 23 december 2002 heeft mevrouw Hilde Houben-Bertrand, gouverneur van de provincie Limburg, aan de Senaat overgezonden een motie van de provincieraad van Limburg betreffende de oprichting van een afdeling van het Hof van Beroep in elke provincie.

Bij brief van 13 januari 2003 heeft de heer Léo Houziaux, Bestendig Secretaris van de Koninklijke Academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, aan de Senaat overgezonden een motie aangenomen door de Klasse der Schone Kunsten van deze Academie met betrekking tot de wet betreffende het auteursrecht en de naburige rechten.

– **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Inoverwegingneming van voorstellen

De voorzitter. – De lijst van de in overweging te nemen voorstellen werd rondgedeeld.

Leden die opmerkingen mochten hebben, kunnen die vóór het einde van de vergadering mededelen.

Tenzij er afwijkende suggesties zijn, neem ik aan dat die voorstellen in overweging zijn genomen en verzonden naar de commissies die door het Bureau zijn aangewezen.

(Instemming)

(De lijst van de in overweging genomen voorstellen wordt in de bijlage opgenomen.)

Mondelinge vragen

Mondelinge vraag van de heer Philippe Mahoux aan de minister van Sociale Zaken en Pensioenen over «de stress op het werk en de beroepsziekten» (nr. 2-1210)

De voorzitter. – De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken, antwoordt namens de heer Frank Vandenbroucke, minister van Sociale Zaken en Pensioenen.

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Stress op het werk is*

Présidence de M. Armand De Decker

(La séance est ouverte à 15 h 10.)

Décès d'un ancien sénateur

M. le président. – Le Sénat a appris avec un vif regret le décès de M. Georges Mommerency, ancien sénateur de l'arrondissement de Furnes-Dixmude-Ostende.

Votre président a adressé les condoléances de l'Assemblée à la famille de notre regretté ancien collègue.

Pétitions

M. le président. – Par lettre du 23 décembre 2002, M. Hans-Dieter Laschet, bourgmestre de Raeren, a transmis au Sénat une résolution concernant le financement intégral par l'État fédéral d'un service de garde de la police de 24 heures à Eupen.

Par lettre du 23 décembre 2002, Mme Hilde Houben-Bertrand, gouverneur de la province du Limbourg, a transmis au Sénat une motion du conseil provincial du Limbourg concernant la création d'une section de la Cour d'appel dans chaque province.

Par lettre du 13 janvier 2003, M. Léo Houziaux, Secrétaire Perpétuel de l'Académie Royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, a transmis au Sénat une motion approuvée par la Classe des Beaux-Arts de cette Académie sur la modification de la loi sur le droit d'auteur et les droits voisins.

– **Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Prise en considération de propositions

M. le président. – La liste des propositions à prendre en considération a été distribuée.

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Sauf suggestion divergente, je considérerai ces propositions comme prises en considération et renvoyées à la commission indiquée par le Bureau. *(Assentiment)*

(La liste des propositions prises en considération figure en annexe.)

Questions orales

Question orale de M. Philippe Mahoux au ministre des Affaires sociales et des Pensions sur «le stress au travail et les maladies professionnelles» (n° 2-1210)

M. le président. – M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur, répondra au nom de M. Frank Vandenbroucke, ministre des Affaires sociales et des Pensions.

M. Philippe Mahoux (PS). – Souvent défini comme le mal

uitgegroeid tot een onrustwekkend fenomeen dat op alle ondernemingsniveaus toeslaat. Uit verschillende enquêtes blijkt dat mentale moeheid – stress – werknemers tussen 45 en 55 jaar treft en dat sommigen zeggen zich na een werkdag leeg te voelen.

De jongste enquête van de Europese Stichting tot verbetering van de arbeidsomstandigheden leert dat 60 procent van de werknemers toegeeft dat hun werk hun gezondheid ongunstig beïnvloedt.

Uit een recente enquête van het Internationaal Arbeidsbureau blijkt dat de kosten ingevolge mentale gezondheidsproblemen die verband houden met stress, in de Europese Unie meer dan 3 procent van het BBP bedragen.

Werknemers moeten steeds meer presteren; ze moeten snel reageren en uiterst flexibel zijn. Bovendien zijn veel werknemers voortdurend bang hun werk te verliezen.

In ons land maken schikkingen zoals de wet van 4 augustus 1996 over het welzijn op het werk of de hervorming van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming evenals de recent goedgekeurde bepalingen voor de bescherming tegen geweld op het werk, deel uit van een meer doelgerichte actie die de gezondheid op het werk moet bevorderen.

Er zouden ook meer concrete maatregelen genomen kunnen worden, zoals in Zweden het geval is. Kan de lijst van beroepsziekten die aanleiding geven tot een schadeloosstelling in het koninklijk besluit van 28 maart 1969, niet worden aangevuld met stressgebonden ziekten? Heeft het departement van de minister nagedacht over dit probleem dat zowel de privé- als de openbare sector treft?

De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken. – *De jongste drie jaar heeft het Fonds voor de beroepsziekten een tiental aanvragen gekregen voor ziekten die het gevolg zijn van stress of pesterijen.*

Deze aanvragen komen uit diverse beroepsgroepen: het onderwijs – stress ingevolge ernstige agressie door een collega –, de politie – pesterijen onder collega's –, de dienstensector – pesterijen door een hoger geplaatste collega –, zware industrie – problemen ingevolge werkoverlast –, en zo meer.

Deze gevallen worden behandeld volgens het open systeem. In één geval van pesten werd een positieve beslissing genomen; de twee andere gevallen zijn nog in behandeling.

Alle aanvragen die betrekking hebben op fysieke gezondheidsproblemen ingevolge stress, daarentegen, werden verworpen.

Het is inderdaad bijzonder moeilijk te bewijzen dat er een rechtstreekse relatie bestaat tussen een ziekte, zoals een hartinfarct, en stress. Stress definiëren en objectief vaststellen is evenmin gemakkelijk, vooral omdat stress sterk individueel bepaald is.

du nouveau siècle, le stress au travail atteindrait des proportions inquiétantes et frapperait à tous les niveaux de l'entreprise. Plusieurs enquêtes en témoignent, la fatigue mentale – le stress – guette les travailleurs de 45-55 ans et bon nombre d'entre eux se disent à bout de force après une journée de travail.

La dernière enquête de la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de travail en est édifiante : 60% des travailleurs admettent que leur travail affecte leur santé.

Pour sa part, une récente étude du Bureau international du travail met en évidence que le coût des problèmes de santé mentale liés au stress atteindrait déjà dans l'Union européenne plus de 3% du produit intérieur brut.

Aujourd'hui, les travailleurs sont confrontés à des exigences toujours plus élevées de la performance ; il faut être réactif et flexible jusqu'à l'obsession. En outre, l'incertitude de garder son emploi n'a pas disparu ; elle est permanente pour beaucoup de travailleurs.

Dans notre pays, des dispositions comme la loi du 4 août 1996 relative au bien-être au travail ou encore la réforme progressive du règlement général pour la protection du travail et le dispositif récemment mis en place pour lutter contre toutes les formes de violence au travail sont les expressions d'une évolution qui va dans le sens d'une action plus résolue de la promotion de la santé sur les lieux du travail.

Des mesures plus concrètes pourraient également être prises pour encadrer efficacement ce fléau, comme c'est d'ailleurs le cas en Suède. En effet, ne peut-on, par exemple, envisager de reconsidérer l'arrêté royal du 28 mars 1969 dressant la liste des maladies professionnelles donnant lieu à réparation, en vue d'y intégrer celles liées au stress qui s'incrument davantage dans les entreprises ? Votre département a-t-il déjà mené une réflexion par rapport à ce problème qui concerne l'ensemble du monde du travail, qu'il s'agisse du secteur privé ou du secteur public ?

M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur. – Ces trois dernières années, le Fonds des maladies professionnelles a reçu une dizaine de demandes concernant des maladies dont l'origine supposée était le stress ou le harcèlement moral.

Ces demandes proviennent d'horizons professionnels fort variés : l'enseignement – problèmes liés au stress à la suite d'une agression particulièrement grave d'un collègue –, la police – harcèlement entre collègues –, le secteur des services – harcèlement par un supérieur hiérarchique –, l'industrie lourde – problèmes liés à la charge de travail –, etc.

Ces cas sont instruits dans le cadre du système ouvert. Un cas de harcèlement a fait l'objet d'une décision positive et deux autres cas de harcèlement sont actuellement en instruction.

Par contre, en ce qui concerne les problèmes physiques de santé dus au stress, toutes les demandes ont abouti à une décision de rejet.

Il est en effet extrêmement ardu de prouver une relation prépondérante et directe entre une maladie – l'infarctus, par exemple – et le stress. La définition même du stress et sa mesure objective soulèvent également des questions difficiles, d'autant que cette notion de stress devrait idéalement être

Een gedeeltelijke oplossing zou er in kunnen bestaan stress te benaderen via de ziekten die verband houden met het beroep. Daardoor vermijdt men de nadelen van het huidige systeem, namelijk dat een ziekte die voorkomt in de lijst, nagenoeg automatisch wordt erkend – wat in dit geval zeker niet wenselijk is – of dat een oorzakelijk verband bewezen moet worden als de ziekte niet in de lijst voorkomt. Voorts zou de schadeloosstelling wettelijk beperkt kunnen worden rekening houdend met de ziekte. De sociale partners bespreken het nieuwe systeem nu binnen het beheerscomité van het Fonds voor de beroepsziekten. Een eerste toepassing ervan zou betrekking hebben op rugklachten en de preventie ervan.

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Ik vestig de aandacht op het onderscheid tussen pesten en stress in het algemeen. Ik ben het ermee eens dat stress zelf niet als een ziekte kan worden beschouwd. In werkelijkheid maakt stress veeleer ziek en zijn verschillende ziektebeelden mogelijk. De minister had het over hartinfarcten, maar ook maagzweren komen voor, evenals andere ook psychische problemen.*

Als stress niet erkend wordt als beroepsziekte, is het voor de werknemers bijzonder moeilijk te bewijzen dat ze het slachtoffer zijn van een beroepsziekte. Tegelijk erken ik dat elke vorm van stress op het werk moeilijk aanleiding kan geven tot een automatische erkenning door het Fonds voor de beroepsziekten. Niet alleen de sociale gesprekspartners, maar ook regering en parlement moeten het probleem onderzoeken. Volgens Europees onderzoek begint stress voor vele werknemers, zowel in de privé- als in de openbare sector, dramatische vormen aan te nemen.

Mondelinge vraag van mevrouw Iris Van Riet aan de minister van Binnenlandse Zaken over «het actieplan van Electrabel inzake de veiligheid van de kerncentrales» (nr. 2-1208)

Mevrouw Iris Van Riet (VLD). – Naar aanleiding van de studie over de beveiliging van kerncentrales tegen het neerstorten van vliegtuigen, die in opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken werd uitgevoerd, heeft Electrabel een aantal verbintenissen aangegaan.

Ten eerste, zal het de nodige middelen ter beschikking stellen voor het blussen van een hevige brand veroorzaakt door het neerstorten van een vliegtuig? Ten tweede, zal het de nodige flexibele verbindingen op de site ter beschikking stellen met het oog op de herbevoorrading van waterreservoirs om de restwarmte van de reactorkern continu af te voeren? Ten

adaptée à chaque individu.

Une solution au moins partielle pourrait être trouvée via l'approche des maladies liées à la profession. D'une part, cette approche éliminerait les inconvénients du système actuel, à savoir la reconnaissance quasi automatique lorsqu'une maladie est sur la liste – ce qui ne serait certainement pas souhaitable pour ce dont il est question ici – ou la grande difficulté de la preuve de causalité lorsque la maladie ne figure pas sur la liste. D'autre part, une limitation légale des possibilités d'indemnisation serait instaurée en fonction de la maladie concernée. Cette problématique est actuellement en discussion entre les partenaires sociaux au sein du comité de gestion du Fonds des maladies professionnelles avec comme première application probable, les problèmes dorsaux et leur prévention.

M. Philippe Mahoux (PS). – Je remercie le ministre de l'Intérieur de sa réponse. Le ministre Vandembroucke m'avait fait savoir qu'il ne serait pas présent aujourd'hui mais j'ai souhaité aborder quand même ce problème qui revêt une certaine urgence.

Je voudrais insister sur la distinction qu'il convient de faire entre le harcèlement moral et la problématique du stress en général. Je conviens qu'il est difficile de considérer le stress lui-même comme une maladie. En réalité, le stress est davantage une cause de maladie, laquelle revêt des formes extrêmement différenciées. Vous avez évoqué l'infarctus du myocarde mais on peut citer aussi les problèmes d'ulcère gastro-duodéal ainsi que d'autres manifestations, y compris certaines d'ordre psychique. Le problème est complexe.

Si le stress, en tant que cause de maladie, n'est pas repris comme maladie professionnelle, il est extrêmement difficile pour les travailleurs et les travailleuses de faire la preuve qu'ils ou elles sont victimes d'une maladie professionnelle. En même temps, il me paraît compliqué de considérer que toute forme de stress au travail pourrait donner lieu, à travers le Fonds des maladies professionnelles, à une forme de reconnaissance automatique. Il convient d'approfondir le problème à travers une prise en compte par les interlocuteurs sociaux mais aussi par le gouvernement et le parlement. D'après les données européennes, cette problématique du stress devient véritablement un drame pour de nombreux travailleurs et travailleuses et elle est confirmée statistiquement comme une réalité au sein des entreprises tant publiques que privées.

Question orale de Mme Iris Van Riet au ministre de l'Intérieur sur «le plan d'action d'Electrabel pour la sécurité des centrales nucléaires» (n° 2-1208)

Mme Iris Van Riet (VLD). – *Electrabel a pris certains engagements à la suite de l'étude relative à la protection des centrales nucléaires contre un impact d'avion, étude réalisée à la demande du ministre de l'Intérieur.*

Electrabel fournira-t-il tout d'abord les moyens nécessaires à l'extinction d'un violent incendie causé par la chute d'un avion ? Prévoira-t-il ensuite les connexions flexibles nécessaires en vue du réapprovisionnement des réservoirs d'eau afin d'évacuer en continu la chaleur résiduelle du cœur du réacteur ? A-t-il par ailleurs prévu un lieu d'archivage en dehors des installations techniques pour la documentation

derde, zal het de nuttige documentatie, waaronder een plan van de ongevalprocedure, op een archiefplaats buiten de technische installaties bewaren, zodat de toegang tot de informatie mogelijk blijft bij het neerstorten van een vliegtuig? Ten vierde, zal het geregeld opleidingen voor het personeel organiseren over wat er te doen staat wanneer er een vliegtuig op de kerncentrale neerstort?

Het Federaal Agentschap voor nucleaire controle is van mening dat de exploitatie van alle Belgische kerncentrales kan worden voortgezet zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare risico's, mits het actieplan van Electrabel vóór einde 2002 wordt gerealiseerd. Kan de minister mij meedelen welke de stand van zaken is betreffende de uitvoering van dit actieplan en wie toezicht houdt op de uitvoering ervan?

De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken. – Inzake brandbestrijding omvat het actieplan vier punten.

Ten eerste, de brandbestrijdingsmiddelen. Sedert mei 2002 werden volgende acties ondernomen. Er werd contact opgenomen met de lokale brandweerdiensten en de interventiemiddelen en interventiestrategieën werden gepreciseerd. Verder werden er lastenboeken opgesteld en werd er aan de leveranciers gevraagd een offerte in te dienen.

In Doel zijn intussen de nodige middelen besteld en ook geleverd. In Tihange zijn er meer brandbestrijdingsmiddelen nodig dan in Doel. Omdat die tevens moeten dienen voor de brandweerdienst van Hoei, werd beslist die brandweerdienst ook bij de bestelling te betrekken. De desbetreffende bestelling werd ondertekend door de directie van Electrabel en de brandbestrijdingsmiddelen zouden in de loop van 2003 moeten worden geleverd. Ten tweede, de strategie van brandbestrijding. Er werd een document ter beschikking gesteld waarin de verschillende fasen van de brandbestrijding worden beschreven met vermelding van de te gebruiken brandbestrijdingsmiddelen.

Ten derde, de opleiding van interventieploegen. Er werd een programma opgesteld voor de theoretische opleiding en die opleiding werd reeds aangevat. De praktische opleiding van de interventieploegen van Doel en Tihange zal plaatsvinden in het eerste semester van 2003. Ten vierde, de oefeningen. Er vond reeds een evaluatie-oefening plaats in Doel, waar ook al een oefening gehouden werd met de bijkomende brandbestrijdingsmiddelen.

Een tweede punt in het actieplan betreft de flexibele verbindingen die nodig zijn om de restwarmte van de reactorkern af te voeren. Die werden in april 2002 aangebracht.

Er zijn archiefplaatsen buiten de technische installaties, eveneens sinds april 2002. Dat is punt drie van het actieplan.

Het laatste punt betreft het beheer van de installaties en de opleiding van het personeel van de controlezaal en het kaderpersoneel van de wachttol, zodat het passend kan reageren bij een vliegtuigramp. In Doel hebben eind 2002 specifieke vormingssessies op simulator plaatsgevonden. In Tihange werd het scenario van een vliegtuigramp geïntegreerd in de bijscholingsprogramma's. De uitvoering van het actieplan wordt van nabij gevolgd door Vinçotte Nucléaire en door het Federaal Agentschap voor nucleaire

nécessaire – entre autres la procédure à suivre en cas d'accident – de façon à ce que ces informations restent accessibles en cas d'impact d'avion ? Enfin, des formations destinées au personnel seront-elles régulièrement organisées à propos de la marche à suivre en cas d'impact d'avion ?

L'Agence fédérale de contrôle nucléaire estime que l'exploitation de toutes les centrales nucléaires belges peut être poursuivie sans que cela n'engendre de risques inacceptables, à condition que le plan d'action d'Electrabel soit réalisé avant fin 2002. J'aimerais savoir où en est l'exécution de ce plan d'action et qui est responsable du contrôle à ce niveau.

M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur. – *Le plan d'action « lutte contre l'incendie » comprend quatre points.*

En ce qui concerne, tout d'abord, les moyens de lutte contre l'incendie, plusieurs actions ont été entreprises depuis le mois de mai 2002. Contact a été pris avec les services locaux d'incendie et d'intervention, et des stratégies d'intervention ont été définies. Des cahiers des charges ont été établis et des demandes d'offres, adressées aux fournisseurs.

Le site de Doel a entre-temps commandé les moyens nécessaires, lesquels ont déjà été fournis. Le site de Tihange a besoin de plus de moyens de lutte contre l'incendie que celui de Doel. Ces moyens devant aussi servir au service d'incendie de Huy, il a été décidé d'associer celui-ci à la commande, laquelle a depuis lors été signée par la direction d'Electrabel et devrait être livrée dans le courant de 2003. Quant à la stratégie de lutte contre l'incendie, un document décrivant les différentes phases de celle-ci et indiquant les moyens à utiliser est d'ores et déjà disponible.

J'en viens à la formation des équipes d'intervention. Un programme a été établi pour la formation théorique, qui a déjà commencé. La formation pratique des équipes d'intervention des sites de Doel et de Tihange aura lieu au cours du premier semestre de 2003. Pour ce qui est des exercices, un exercice d'évaluation des actions entreprises a déjà eu lieu à Doel. Un exercice a également été mené après réception des moyens supplémentaires.

Le deuxième volet du plan d'action concerne les moyens nécessaires de connexions flexibles pour évacuer la chaleur résiduelle du cœur du réacteur. Ces moyens sont en place depuis avril 2002.

Conformément au point 3 du plan d'action, des lieux d'archivage en dehors des installations techniques existent également depuis avril 2002.

Le dernier point du plan concerne la gestion des installations et la formation du personnel de salle de contrôle et du personnel de cadre du rôle de garde en cas d'impact d'avion. Des sessions de formation spécifiques sur simulateur ont eu lieu fin 2002 à Doel. À Tihange, le scénario de l'impact d'avion a été intégré dans les programmes de recyclage. L'exécution de ce plan d'action est suivie de près par l'Association Vinçotte Nucléaire et par l'Agence fédérale de contrôle nucléaire.

controle.

Mondelinge vraag van de heer Didier Ramoudt aan de minister van Financiën over «het opstarten van de procedure voor de teruggave van belastingen op ontspanningstoestellen» (nr. 2-1201)

De voorzitter. – De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken, antwoordt namens de heer Didier Reynders, minister van Financiën.

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Op 14 november van vorig jaar stelde ik de minister een mondelinge vraag over de stand van zaken van de procedure tot terugbetaling van de belasting voor ontspanningstoestellen die door omstandigheden niet meer worden opgesteld. De minister antwoordde me toen dat hij op de hoogte was van de problematiek en meer bepaald van het uitblijven van een circulaire ter zake. Een dergelijke circulaire zou evenwel, zo verklaarde de minister, in de loop van de daarop volgende week door de administratie Invordering via e-mail aan de diensten worden bezorgd.

We zijn nu 23 januari 2003 en dus bijna tien weken later en blijkbaar hebben de ontvangers de circulaire nog altijd niet ontvangen. De start van de procedure voor terugbetaling van de geïnde belastingen laat dan ook op zich wachten. In mijn repliek op het antwoord op mijn vorige vraag wees ik er al op dat het niet echt een bewijs van behoorlijk bestuur is dat de terugbetaling van een ten onrechte geïnde belasting zo lang aansleept. Bovendien – en daar wees de minister ook al op – is het niet omdat de procedure is opgestart dat er ook onmiddellijk wordt terugbetaald, aangezien dat afhangt van de duur van het onderzoek van de ingediende aanvragen.

Graag vernam ik dan ook van de minister wat de reden is van de verdere vertraging in dit dossier, wie daarvoor verantwoordelijk is en tegen wanneer de betrokkenen kunnen rekenen op de start van de procedure.

De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken. – De reden voor de vertraging moet worden gezocht in het feit dat het decreet van 6 juli 2001 van de Vlaamse Gemeenschap en het uitvoeringsbesluit van 13 september 2002 de te volgen bezwaarprocedure niet duidelijk vastleggen. Wel heeft de bevoegde fiscale administratie bevestigd dat daarvoor een oplossing is uitgewerkt waarin rekening wordt gehouden met de nagestreefde doelstelling van de Vlaamse Gemeenschap.

De richtlijnen en instructies zullen nog vandaag per e-mail naar de ontvangers en de gewestelijke directeurs worden gestuurd. In de instructies wordt uitdrukkelijk gevraagd de aanvragen tot teruggave bij voorrang af te handelen. Het kabinet van de minister van Financiën zal u een kopie ter informatie toesturen.

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord.

Mondelinge vraag van de heer Vincent Van Quickenborne aan de minister van Financiën over «het instellen van een overschrijfbaar titel bij nalatenschappen» (nr. 2-1212)

De voorzitter. – De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken, antwoordt namens de heer Didier

Question orale de M. Didier Ramoudt au ministre des Finances sur «l'ouverture de la procédure de restitution de taxes sur les appareils de divertissement» (n° 2-1201)

M. le président. – M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur, répondra au nom de M. Didier Reynders, ministre des Finances.

M. Didier Ramoudt (VLD). – *J'avais, en novembre dernier, posé une question orale au ministre afin de savoir où en était la procédure de restitution de la taxe sur les appareils de divertissement qui n'étaient plus utilisés. Le ministre m'avait répondu qu'il était au courant du problème et, plus précisément, de l'absence de toute circulaire à ce propos. Il avait ajouté que l'administration du recouvrement communiquerait les instructions aux services par courrier électronique la semaine suivante.*

Dix semaines plus tard, les destinataires de cette circulaire n'ont toujours rien reçu. La procédure de restitution des taxes perçues n'a donc pas encore commencé. Comme je l'avais dit à l'époque dans ma réplique, un tel retard dans le remboursement d'une taxe indûment perçue n'est pas précisément une preuve de bonne gestion. De plus, et le ministre l'avait reconnu, le fait que la procédure soit entamée n'est pas synonyme de remboursement immédiat, car celui-ci est fonction de la durée de l'examen des demandes introduites.

J'aimerais connaître les raisons d'un tel retard, qui en est responsable et quand les intéressés peuvent espérer le démarrage de la procédure.

M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur. – *Le retard est imputable au fait que le décret de la Communauté flamande du 6 juillet 2001 et l'arrêté d'exécution du 13 septembre 2002 ne déterminent pas de manière claire la procédure à suivre en cas de réclamation. L'administration fiscale compétente confirme qu'une solution tenant compte de l'objectif poursuivi par la Communauté flamande a été élaborée.*

Les directives et les instructions seront envoyées ce jour même par courrier électronique aux receveurs et aux directeurs régionaux. Ces instructions demandent expressément de donner la priorité au traitement des demandes de restitution. Le cabinet du ministre des Finances vous en enverra une copie pour information.

M. Didier Ramoudt (VLD). – *Je remercie le ministre de sa réponse claire.*

Question orale de M. Vincent Van Quickenborne au ministre des Finances sur «la création d'un titre transcritible en matière de successions» (n° 2-1212)

M. le président. – M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur, répondra au nom de M. Didier Reynders, ministre

Reynders, minister van Financiën.

De heer Vincent Van Quickenborne (VU-ID). – In het raam van de hervorming van de fiscale diensten wil men onder meer de manier van belasting heffen grondig hervormen. In plaats van de betaling van de rechten bij aanbidding van de akten ter registratie, zou de notaris nu belast worden op dezelfde manier als de BTW-plichtige. Hierdoor zou het risico bij fouten in de akte verschuiven naar de notaris, waardoor deze zich blootstelt aan boetes. Bijgevolg staan de notarissen huiverachtig ten aanzien van deze hervorming.

Blijkbaar zouden onderhandelingen zijn opgestart met de beroepsgroep. In ruil voor de toegeving zou de administratie de wetgever zover willen krijgen dat de aangiften van nalatenschappen die te maken hebben met een onroerend goed overschrijfbaar worden in de registers der hypotheeken. Momenteel kan iemand een eigendomstitel hebben door het eenvoudige feit dat hij door de wet tot de nalatenschap is geroepen en dit zonder kosten. In de toekomst zou men de burger die over een geldige eigendomstitel wil beschikken, verplichten een notariële akte op te maken. Uit interne documenten blijkt dat deze onderhandelingen reeds ver gevorderd zijn.

Kan de minister bevestigen dat er onderhandelingen gaande zijn met de beroepsgroep van de notarissen betreffende de vooropgestelde hervorming, dus de wijziging van de manier van heffen? Kan de minister bevestigen of er plannen zijn om een overschrijfbaar titel in te stellen bij nalatenschappen met onroerend goed? Is dit verzoenbaar met het goedkoop en democratisch overdragen van onroerend goed? Ik verwijs naar een interview in het weekblad *Trends* van vandaag waarin de minister pleit voor de belastingvrije overdracht van onroerende goederen. Hoe valt dit te rijmen met het eventuele plan om dit over te maken aan de notarissen. Wat is de stand van zaken?

De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken. – Er bestaat een permanente werkgroep met de beroepsgroep van de notarissen. Die bestudeert voorstellen in het kader van een mogelijke administratieve vereenvoudiging en een grotere rechtszekerheid voor de burger. De overschrijving van een akte van erfrechtverklaring bij een overdracht van onroerende goederen naar aanleiding van een overlijden, past volkomen in een streven naar grotere rechtszekerheid voor de burger. In elk geval, om te antwoorden op de derde vraag van de heer Van Quickenborne, wordt opgemerkt dat bij alle beslissingen die in dit verband worden genomen, erover gewaakt wordt dat zo weinig mogelijk bijkomende financiële lasten worden opgelegd aan de burger.

De heer Vincent Van Quickenborne (VU-ID). – Het antwoord van de minister is duidelijk. De kosten voor de burger zullen beperkt zijn. Als de transactie evenwel wordt doorgeschoven naar de notaris, zal de kostprijs stijgen. Ik vrees dat de goedkope overdracht dan wel eens duurder zou kunnen worden en dat valt te betreuren.

Mondelinge vraag van mevrouw Clotilde Nyssens aan de minister van Justitie over «het Brusselse parket» (nr. 2-1213)

Mevrouw Clotilde Nyssens (CDH). – Het parlement heeft een wet goedgekeurd die de minister toelaat het aantal

des Finances.

M. Vincent Van Quickenborne (VU-ID). – *Le système de perception des impôts sera revu en profondeur dans le cadre de la réforme des services fiscaux. Au lieu de payer des droits à la présentation des actes d'enregistrement, le notaire serait imposé de la même manière que les personnes assujetties à la TVA. En cas d'erreur, la responsabilité risque ainsi de glisser vers le notaire et de l'exposer à des amendes.*

Des négociations auraient apparemment été entamées avec la catégorie professionnelle concernée. En échange de cette concession, l'administration voudrait amener le législateur à rendre les déclarations de succession concernant des biens immobiliers transcritibles aux registres des hypothèques. À l'avenir, le citoyen désireux de détenir un titre de propriété valable serait obligé de faire établir un acte notarié. Selon des documents internes, ces négociations sont déjà bien avancées.

Le ministre peut-il confirmer que des négociations sont en cours avec la catégorie professionnelle des notaires concernant la réforme proposée et, donc, la révision du mode de perception des impôts ? Le ministre peut-il confirmer l'existence d'un projet visant à créer un titre transcritible en cas de succession portant sur des biens immobiliers ? Une telle mesure permet-elle un transfert peu coûteux et démocratique des biens immobiliers ? Je me réfère à une interview parue dans l'hebdomadaire Trends de ce jour, où le ministre plaide pour l'exonération du transfert de biens immobiliers. Comment concilier cet objectif avec le projet de confier éventuellement cette mission aux notaires ?

M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur. – *Un groupe de travail permanent, associant la catégorie professionnelle des notaires, étudie des propositions visant à une simplification administrative et à l'amélioration de la sécurité juridique du citoyen. La transcription d'un acte de déclaration de droits de succession portant sur un bien immobilier s'inscrit tout à fait dans cette perspective. En tout cas, et je réponds ainsi à la troisième question de M. Van Quickenborne, l'on veille à imposer le moins de frais supplémentaires possible au citoyen.*

M. Vincent Van Quickenborne (VU-ID). – *La réponse du ministre est claire. Les frais seront limités pour le citoyen, mais si la transaction est confiée au notaire, une augmentation s'ensuivra. Je crains dès lors que le coût du transfert ne soit majoré, ce qui est regrettable.*

Question orale de Mme Clotilde Nyssens au ministre de la Justice sur «le parquet de Bruxelles» (n° 2-1213)

Mme Clotilde Nyssens (CDH). – Le Parlement a adopté la loi permettant au ministre de doubler le nombre de juges de

toegevoegde rechters te verdubbelen om de magistratuur in Brussel te versterken. We zijn nu enkele maanden later en ik zou willen weten hoever het staat met de huidige formatie van magistraten, meer bepaald bij het Brusselse parket.

Ik meen te weten dat er op het parket nog 30 tot 40 magistraten te weinig zijn. Hoeveel ontbreken er precies?

Op welke manier kunnen de 30 of 40 ambten van toegevoegde rechters worden ingevuld? Hoever staat het met de werving of benoeming van nieuwe magistraten? Wanneer zal het personeelsbestand volledig zijn?

Hoeveel magistraten hebben het parket verlaten voor het federaal parket, dat ongetwijfeld een aantal gespecialiseerde magistraten heeft aangetrokken?

Het parket zou contractuele juristen aanwerven. Kunnen er nog meer worden aangeworven?

Is het personeelsbestand bij de griffie- en de parketten opgevuld?

Hoe ziet het beheersplan van de nieuwe procureur des Konings eruit? Wordt een reorganisatie van het parket in het vooruitzicht gesteld? Op welke manier zal deze procureur gevolg geven aan de audit die de Hoge raad voor de justitie bij het Brusselse parket liet uitvoeren?

De heer Marc Verwilghen, minister van Justitie. – *Op het ogenblik zijn er bij het parket van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel 29 ambten van substituut-procureur des Konings vacant. Overeenkomstig de bepalingen van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, moeten deze ambten ingevuld worden door de benoeming van kandidaten die de twee landstalen voldoende beheersen. Niettemin wijs ik er op dat er nu 15 toegevoegde substituut-procureurs des Konings zijn evenals acht substituut-auditeurs bij het militair gerechtshof die bij de rechtbank van eerste aanleg van Brussel werken. De toegevoegde substituut-procureurs des Konings zullen zeer binnenkort wordt benoemd en de tien overblijvende ambten zullen in april worden ingevuld.*

De vacatures voor 25 ambten van toegevoegde rechters werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 7 december 2002. De adviesaanvragen werden op 15 januari 2003 aan de bevoegde instanties overgezonden en we verwachten dat de eerste toegevoegde rechters in april in functie zullen treden.

Vijf substituut-procureurs des Konings en een toegevoegd substituut-procureur des Konings hebben het Brusselse parket geruimd voor het federale parket.

Op het ogenblik werken 48 juristen op het Brusselse parket. Er zijn in totaal 51 betrekkingen. Er liggen nu drie contracten ter ondertekening voor. Als de 51 betrekkingen ingevuld zijn, zullen we over geen budgettaire middelen meer beschikken om bijkomende aanwervingen te doen.

Het personeelsbestand van de griffie van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel telt 264,2 personen op een toegelaten maximum van 268. Er lopen wervingsprocedures om de ontbrekende plaatsen in te vullen. Het

complément pour renforcer les cadres des magistrats à Bruxelles. Quelques mois après le vote de cette loi, j'aimerais savoir quel est l'état actuel des cadres des magistrats, en particulier du parquet de Bruxelles.

Je crois savoir qu'il manque encore entre 30 et 40 magistrats au parquet. Combien en manque-t-il exactement ?

Comment peut-on résorber les 30 ou 40 places de juges de complément non occupées ? Où en est la procédure de recrutement ou de nomination de nouveaux magistrats ? Quel est le délai dans lequel on peut espérer que ce cadre sera rempli ?

Combien de magistrats ont-ils quitté le parquet pour le parquet fédéral puisqu'il est évident que la création de ce dernier a inspiré un certain nombre de magistrats spécialisés ?

Je crois savoir que le parquet fait le nécessaire pour engager des juristes contractuels. Est-il encore possible d'en engager davantage ?

Le cadre du personnel des greffes et des parquets est-il complet ?

Quel est le plan de gestion du nouveau procureur du Roi pour le bon fonctionnement du parquet ? Une nouvelle organisation est-elle envisagée ? Quelles sont les idées de ce procureur du Roi pour donner suite, notamment, à l'audit du Conseil supérieur de la Justice quant au parquet de Bruxelles ?

M. Marc Verwilghen, ministre de la Justice. – Voici les réponses à vos interrogations, madame Nyssens.

Première question : à l'heure actuelle, 29 places de substituts du procureur du Roi sont vacantes au parquet du Tribunal de première instance de Bruxelles. Conformément aux dispositions de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, ces places doivent être pourvues par la nomination de candidats justifiant de la connaissance des deux langues nationales. Il faut toutefois signaler, d'une part, que quinze substituts du procureur du Roi de complément sont actuellement en fonction et, d'autre part, que huit substituts de l'auditeur militaire exercent actuellement les fonctions de substitut du procureur du Roi près le Tribunal de première instance de Bruxelles. En outre, cette nomination de substituts du procureur du Roi de complément devrait intervenir très prochainement et les dix places restantes devraient être pourvues dans le courant du mois d'avril prochain.

Deuxième question : la vacance de 25 places de juges de complément a été publiée au *Moniteur belge* du 7 décembre 2002. Les demandes d'avis ont été adressées aux instances compétentes en date du 15 janvier 2003 et on peut prévoir que les premiers juges de complément prendront leur fonction dans le courant du mois de mai prochain.

Troisième question : cinq substituts du procureur du Roi et un substitut du procureur du Roi de complément ont quitté le parquet de Bruxelles pour le parquet fédéral.

Quatrième question : il y a actuellement 48 juristes en service au parquet de Bruxelles pour un maximum de 51 postes. Trois contrats sont actuellement soumis à ma signature. Lorsque les 51 postes seront pourvus, il n'y aura plus de moyens budgétaires disponibles pour effectuer des engagements

personeelsbestand van het parket van de procureur des Konings telt 245,5 personen op een toegelaten maximum van 250. Er lopen eveneens wervingsprocedures om de ontbrekende plaatsen in te vullen.

Omdat de heer Dejemeppe benoemd werd vóór de inwerkingtreding van de wet van 22 december 1998, moest hij geen beheersplan indienen. Volgens het Gerechtelijk wetboek moet ook zijn opvolger, die zijn mandaat moet beëindigen, dat niet doen. Dat neemt niet weg dat de procureur des Konings en de procureur-generaal van Brussel, samen met de administratie van Justitie, de toestand van zeer nabij volgen om oplossingen te vinden voor de uitdagingen waarvoor het Brusselse parket zich geplaatst ziet. We zijn daarover permanent in overleg.

Mevrouw Clotilde Nyssens (CDH). – *Ik erken dat dit een gunstige evolutie is. De zopas benoemde procureur des Konings wil zijn parket blijkbaar verder reorganiseren. Hij pleegt geregeld overleg met zijn ploeg en ook met de minister en zijn administratie. Ik verwacht dus tegen de zomervakantie een duidelijke verbetering.*

Mondelinge vraag van mevrouw Erika Thijs aan de minister van Landsverdediging over «zijn bezoek aan Congo» (nr. 2-1214)

Mevrouw Erika Thijs (CD&V). – *Vorige week bracht de minister van Landsverdediging een bezoek aan Congo. Het hoofddoel van zijn reis was na te gaan of het Belgische leger steun kan verlenen aan het toekomstige Congolese eenheidsleger.*

Een vijftigtal leden van NGO's reisden mee naar Kinshasa, om te benadrukken dat het bezoek ook een humanitair karakter had. Die NGO's mochten het regeringsvliegtuig gebruiken om hulpgoederen over te brengen. Op de heenvlucht bedroeg de vracht 9 ton, passagiers inbegrepen.

Ook voor de terugvlucht waren enkele vertegenwoordigers van NGO's als passagiers uitgenodigd. Omdat de piloot dacht dat er bijna geen vracht te vervoeren was, plande hij een rechtstreekse vlucht van Kinshasa naar Melsbroek. Er bleek echter 13 ton bagage aan boord te zijn. Sommige passagiers hadden meer dan 250 kg bij. Het overgrote deel zat in ijzeren kisten waarvan in Melsbroek niemand de inhoud controleerde. Het ging niet om goederen van het Belgische leger maar wel van de NGO's.

Als lid van de onderzoekscommissie Grote Meren heb ik een aantal vragen. Welke NGO's werden uitgenodigd en welke zijn uiteindelijk meegegaan? Op basis van welke criteria werden ze uitgenodigd om naar Congo te reizen? Werden deze NGO's gescreend vooraleer ze mee mochten? Welk soort goederen werd er door de NGO's meegenomen naar Congo? Werd de minister voor het vertrek op de hoogte

supplémentaires.

Cinquième question : l'effectif du greffe du Tribunal de première instance de Bruxelles est de 264,2 personnes sur un cadre maximum autorisé de 268. Des recrutements sont actuellement en cours pour compléter l'effectif. L'effectif du parquet du procureur du Roi est de 245,5 personnes sur un cadre maximum autorisé de 250. Les recrutements sont actuellement en cours pour compléter l'effectif.

Sixième et dernière question : M. Dejemeppe ayant été nommé avant l'entrée en vigueur de la loi du 22 décembre 1998, il n'a pas dû déposer de projet de gestion. Le Code judiciaire ne prévoit pas non plus que le successeur, appelé à achever le mandat, doive déposer un tel projet. Il n'en demeure pas moins que le procureur du Roi et le procureur général de Bruxelles, en concertation avec le service public fédéral Justice, suivent de très près la situation afin d'examiner et de trouver les solutions à apporter aux défis que doit relever le parquet de Bruxelles. Nous sommes en concertation permanente à ce sujet afin de combler le vide le plus rapidement possible.

Mme Clotilde Nyssens (CDH). – *Je dois reconnaître honnêtement que les choses ont bien évolué. D'ici les mois d'avril et de mai, la situation devrait encore être bien meilleure. Je crois savoir que le procureur du Roi nouvellement installé veut poursuivre la réorganisation de son parquet. Il ne manque d'ailleurs pas de s'entretenir de ses besoins avec son équipe mais également avec vous-même et votre administration. J'ose donc espérer qu'au début des grandes vacances, la situation se sera nettement améliorée.*

Question orale de Mme Erika Thijs au ministre de la Défense sur «la visite qu'il a faite au Congo» (n° 2-1214)

Mme Erika Thijs (CD&V). – *La semaine dernière, le ministre de la Défense nationale s'est rendu en visite au Congo. Son voyage avait principalement pour but de vérifier si l'armée belge peut accorder un soutien à la future armée unifiée congolaise.*

Une cinquantaine d'ONG l'ont accompagné à Kinshasa afin de montrer que la visite revêtait également un caractère humanitaire. Ces ONG ont pu utiliser l'avion gouvernemental pour transporter de l'aide. Le fret du vol aller pesait neuf tonnes, passagers compris.

Quelques représentants d'ONG ont également été invités comme passagers sur le vol retour. Étant donné que le pilote pensait qu'il ne devrait pratiquement pas transporter de fret, il avait prévu un vol direct entre Kinshasa et Melsbroek. Il s'est cependant avéré que treize tonnes de bagages étaient à bord. Certains passagers avaient emmené plus de 250 kilos. La plus grande partie du fret se trouvait dans des cantines métalliques dont personne n'a contrôlé le contenu à Melsbroek. Il ne s'agissait pas de marchandises appartenant à l'armée belge mais bien aux ONG.

En tant que membre de la commission d'enquête « Grand Lacs », je voudrais poser quelques questions. Quelles étaient les ONG invitées et celles qui ont finalement participé au voyage ? Sur la base de quels critères ont-elles été invitées ? A-t-on examiné leurs antécédents avant de leur permettre de participer à ce voyage ? Quelles sortes de marchandises les

gebracht van de grote vracht die naar België zou worden vervoerd? Liet hij of de piloot deze onverwachte vracht controleren? Waarom heeft de Belgische douane de goederen niet gecontroleerd, hoewel ze niet onder diplomatieke goederen vielen?

In de pers heeft de minister aangekondigd een intern onderzoek te laten uitvoeren. Is dit reeds gestart? Zo ja, heeft hij reeds enige informatie over de vervoerde goederen en de manier waarop dit alles is gebeurd? Ik hoop dat de minister niet afkomt met het verhaal dat er bananen in de kisten zaten. Bananen in ijzeren kisten bederven snel, daarom worden ze in kartonnen dozen vervoerd.

De heer André Flahaut, minister van Landsverdediging. – *Als ministers gebruik maken van een legervliegtuig dat over laadruimte beschikt, zou het mijns inziens verkeerd zijn hiervan geen gebruik te maken om het met humanitair materieel te bevrachten.*

Gelet op het humanitaire karakter van de zending, werd aan de NGO's meegedeeld dat ze materieel naar de Democratische Republiek Congo konden vervoeren. Dat is heel gewoon. In de militaire gebouwen is overigens altijd een voorraad materieel aanwezig voor het geval zich die gelegenheid voordoet. Zo zijn er in Peutie bedden, is er in Melsbroek medisch materieel en zijn er op nog andere plaatsen dekens in afwachting dat ze naar Benin, Senegal en zo meer kunnen worden getransporteerd. We charteren daarvoor geen speciale vliegtuigen, maar wachten tot zich een gelegenheid voordoet.

De betrokken NGO's zijn Dounia Action, Cap-Sud, Chaîne de l'espoir, Dynamo en het Rode Kruis van België.

Alle NGO's die officieel een voorstel hadden ingediend, hebben een positief antwoord gekregen. Zo had Chaîne de l'espoir gevraagd een medische scanner van het Saint-Luc-ziekenhuis naar een ziekenhuis in Kinshasa te vervoeren. Er gingen ook artsen aan boord die tien dagen gebleven zijn voor een heelkundig ingrijpen bij twintig kinderen en daarna met een ander vliegtuig zijn teruggekeerd. Cap-Sud, een organisatie die actief is in de Matongewijk in Elsene, wilde een band van solidariteit met de Congolezen tot stand brengen. Het Rode Kruis vroeg geneesmiddelen te vervoeren.

Er werden vooraf uiteraard inlichtingen ingewonnen over die organisaties, ook over het Rode Kruis. Het ging om humanitair materieel: rolstoelen, een medische scanner, kleding, schoolgerief en geneesmiddelen.

Alle materieel dat aan boord gaat, wordt gecontroleerd op gewicht, volume en aard om te voorkomen dat de technische mogelijkheden van het vliegtuig worden overschreden.

Voor elke vracht moeten de douaneformaliteiten worden nageleefd. Tijdens de diensturen worden de documenten gecontroleerd door de douane van Melsbroek, buiten de diensturen door de douane van Zaventem.

Over de aankomst van vluchten uit een niet-EU-land wordt de douane via de vluchtplannen ingelicht. Op grond van die informatie kan de douane beslissen al dan niet te controleren.

Wat die reis naar Congo betreft, heb ik inderdaad vernomen

ONG ont-elles emmenées au Congo ? Avant son départ, le ministre était-il au courant qu'un fret important serait transporté vers la Belgique ? Lui ou le pilote ont-ils fait contrôler ce fret inattendu ? Pourquoi les douanes belges n'ont-elles pas contrôlé les marchandises qui n'étaient pourtant pas diplomatiques ?

Le ministre a annoncé dans la presse qu'il allait demander une enquête interne. Celle-ci a-t-elle déjà été entamée ? Si tel est le cas, dispose-t-il d'informations relatives aux marchandises transportées et au déroulement des événements ? J'espère que le ministre ne nous racontera pas que les cantines métalliques contenaient des bananes. Celles-ci pourrissent vite dans de tels coffres. C'est pourquoi elles sont transportées dans des boîtes en carton.

M. André Flahaut, ministre de la Défense. – Je dirai d'abord que lorsque des ministres utilisent un avion militaire, qui possède des soutes, ce serait à mon sens une erreur de ne pas profiter de celles-ci pour les emplir de matériel humanitaire.

Vu la nature humanitaire de la mission en question, les organisations non gouvernementales ont été rapidement mises au courant de la possibilité d'un transport de matériel à destination de la République démocratique du Congo. C'est courant. Nous avons d'ailleurs du matériel en stock dans des bâtiments militaires qui attend une telle opportunité pour être embarqué. Il y a des lits à Peutie, du matériel médical à Melsbroek, des couvertures ailleurs encore, qui sont en attente d'être envoyés au Bénin, au Sénégal, etc. On n'affrète pas pour cela des avions spéciaux mais on profite des occasions qui se présentent.

Les ONG concernées, qui se sont signalées depuis longtemps et qui attendaient donc que nous donnions suite à leur demande d'expédition de matériel, sont Dounia Action, Cap-Sud, la Chaîne de l'espoir, Dynamo et la Croix-Rouge de Belgique.

Il a pu être répondu favorablement à toutes les organisations non gouvernementales qui avaient introduit un projet officiellement. Ainsi, la Chaîne de l'espoir avait-elle demandé le transport d'un scanner médical de la clinique Saint-Luc à destination d'un hôpital de Kinshasa. Des médecins ont aussi été embarqués. Ils sont restés dix jours et reviennent par un autre avion après avoir effectué vingt opérations sur des enfants. Pour Cap-Sud, une association qui travaille ici, à Ixelles « Matonge », le but était l'établissement de relations de solidarité avec des Congolais. Pour la Croix-Rouge, il s'agissait d'un transport de médicaments.

Des renseignements sont naturellement pris au préalable sur chacune de ces organisations, y compris la Croix-Rouge. Le matériel était de nature humanitaire : chaises roulantes, scanner médical, médicaments, vêtements et matériel scolaire.

Tout chargement subit un contrôle de poids, de nature et de volume pour s'assurer qu'il n'y a pas de dépassement des capacités de l'avion.

Les formalités douanières doivent être respectées et suivies pour tout transport de cargo. Le détachement douanier de Melsbroek durant les heures normales de service et celui de Zaventem en dehors de ces heures vérifient la conformité des documents.

Pour tout vol en provenance d'un pays hors de l'Union

dat meer vracht werd vervoerd dan voorzien was. Voor het vervoer van humanitair materieel geldt voor de terugvlucht hetzelfde principe als voor de heenvlucht. Omdat er plaats was en de boordcommandant oordeelde dat er geen probleem was, werd beslist de goederen mee te nemen. Aan boord is het de boordcommandant die beslist. De controles vonden plaats bij het vertrek.

Ik denk niet dat er kisten met diamanten bij waren. Dat soort goederen wordt meestal niet in kisten vervoerd. Sommige personen hebben wel persoonlijke souvenirs meegenomen, waaronder het fruit dat ze in Kasai hadden gekregen. Als minister hoef ik niet de laadruimte te controleren van de vliegtuigen waarmee ik me verplaats.

Over een onderzoek heb ik nooit iets gezegd. Ik zie niet in om welke reden een onderzoek zou moeten plaatsvinden. De boordcommandant heeft de vracht aangenomen omdat er geen technisch of veiligheidsprobleem was. Er waren controles bij het vertrek. Waarom is er dan een onderzoek nodig? In dit land willen velen onderzoeksrechter spelen. Ieder zijn stiel; ik tracht de mijne zo goed mogelijk te doen.

Die reis naar Congo was een vervolg van de contacten die de eerste minister had met president Kabila. Het programma van het bezoek werd opgesteld na overleg met mijn collega van Buitenlandse Zaken. Dat is de reden waarom er aan de oorspronkelijke lijst gesprekspartners werden toegevoegd. Als we in het raam van de akkoorden van Pretoria, de Congolezen technisch willen bijstaan bij de opbouw van een nieuw republikeins leger, moeten we met alle betrokken partijen overleggen. Het is in die geest dat de zending is verlopen, dat nu nota's worden uitgewisseld tussen de technici van de verschillende partijen en dat we ook een nota hebben bezorgd waarin we uitleg geven over onze ervaring inzake de handhaving van vrede en veiligheid – bijvoorbeeld in Kosovo –, over de hervorming van ons leger en onze opvattingen over de militaire opleiding en over de militaire en humanitaire samenwerking, naar het voorbeeld van wat in Benin gebeurt.

Ziedaar de context waarbinnen we technische hulp willen verstrekken die aansluit bij ons nieuw Afrika-beleid en de hervatting van de samenwerking met een aantal Afrikaanse landen.

Mevrouw Erika Thijs (CD&V). – Ik ben uiteraard niet gekant tegen een verkennend bezoek van de minister of tegen het meenemen van hulpgoederen. In augustus heeft de subcommissie Mensenhandel en prostitutie een bezoek gebracht aan Congo in verband met visafraude. Wij hebben

européenne, le détachement de douane est prévenu de l'arrivée au moyen des informations du plan de vol. Sur la base de ces informations, le choix du contrôle ou non des bagages est de la responsabilité du service des douanes.

En ce qui concerne ce voyage au Congo, il est vrai que j'ai appris par la bouche d'un de vos collègues députés, qu'il y avait plus de fret que prévu. Le principe de transport de matériel humanitaire vaut tant pour l'aller en Afrique que pour le retour ; en l'occurrence, il y avait de la place et le commandant de bord ayant jugé que cela ne posait pas de problème, il a décidé d'embarquer cette marchandise. C'est lui le patron à bord. Les contrôles ont eu lieu au départ.

Je ne crois pas qu'il y avait des caisses remplies de diamants. On ne place d'ailleurs généralement pas ce genre de marchandises dans des caisses. Mais ces personnes ont effectivement ramené des souvenirs personnels, dont des fruits qui leur avaient été offerts au Kasai. Le contrôle que j'exerce sur le département n'implique pas que je vérifie le contenu des soutes des avions que je prends pour me déplacer.

En ce qui concerne les enquêtes, ce n'est en tout cas pas moi qui ai écrit ou dit ce que vous rapportez. Je ne vois pas la raison d'ouvrir une enquête à ce niveau. Le commandant de bord a accepté le chargement, lequel ne posait pas de problème au niveau technique ni sur le plan de la sécurité. Des contrôles ont été opérés au départ. Je ne vois pas en quoi il y aurait eu lieu d'ouvrir une commission d'enquête, même si je sais que, dans ce pays, beaucoup de gens ont la vocation de juge d'instruction. Pour ma part, je laisse à chacun son métier et j'essaie d'exercer le mien le mieux possible.

Je voudrais apporter quelques précisions à propos de ce voyage au Congo. Il se situe dans le prolongement immédiat des contacts qui ont eu lieu entre le premier ministre et le président Kabila. Le programme de la visite a été étoffé à la suite d'une concertation étroite que j'ai eue avec mon collègue des Affaires étrangères ; c'est ainsi que des interlocuteurs ont été ajoutés à une première liste. Nous considérons en effet que, dans le cadre des accords de Pretoria, si, sur le plan technique, nous voulons aider les Congolais à construire une nouvelle armée républicaine, il y a intérêt à rencontrer l'ensemble des composantes. C'est dans cet esprit que nous travaillons, que la mission s'est déroulée, que des notes écrites sont pour l'instant échangées entre les techniciens des différentes composantes et que nous avons également fait parvenir une note expliquant notre expérience en matière de maintien de la paix, de sécurisation – comme par exemple au Kosovo –, notre réforme des forces armées et nos idées sur la formation et la coopération militaire et humanitaire en nous inspirant de ce qui se fait au Bénin notamment.

Tels sont le cadre international, le cadre congolais, le bilatéral belgo-congolais et l'aide technique que nous pourrions apporter et qui s'inscrit dans la cohérence de la réorientation de notre politique internationale vers l'Afrique et de la reprise d'une certaine coopération avec certains pays africains.

Mme Erika Thijs (CD&V). – Je ne suis pas opposée à ce que le ministre effectue une visite de reconnaissance ou à ce que l'on envoie de l'aide. En août, la sous-commission Traite des êtres humains et prostitution a effectué une visite au Congo en relation avec la fraude des visas. Nous avons alors

toen heel wat gesprekken gevoerd met mensen ter plaatse die ons vertelden dat er in Congo en in België een wildgroei is van NGO's die op alle mogelijke manieren proberen om een stuk van de koek van de hulpverlening binnen te halen, vaak ten koste van NGO's die deugdelijk werk leveren.

Ik heb navraag gedaan naar de organisaties die de minister hebben vergezeld op zijn missie. Sommige ervan bleken totaal onbekend te zijn. De minister moet ervoor waken dat een goede missie misbruikt wordt voor malafide praktijken. Het is toch eigenaardig dat er vier ton meer vracht was op de terugvlucht dan op de heenvlucht. Als NGO's vertegenwoordigd worden door zakenmensen in plaats van door hulpverleners moeten we opletten. Dat kan problemen geven die het effect hebben van een boemerang.

De heer André Flahaut, minister van Landsverdediging. – *Ik zou alleen willen aangeven dat alle niet-gouvernementele organisaties die werden vermoemd, statuten hebben en te goeder naam en faam bekend staan.*

Overigens beschikten alle personen die mee waren over de nodige visa en vergunningen.

Volgens de informatie die wij over hen hadden ingewonnen voor zij aan boord gingen, komen hun namen niet voor in de VN-verslagen, noch in de verslagen van de onderzoekscommissie 'Grote Meren' waaraan nog wordt gewerkt.

Men moet niet iedereen wantrouwen; we moeten ook nog leven.

Mondelinge vraag van de heer Alain Destexhe aan de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid over «de zaak van de Brusselse BBTK» (nr. 2-1196)

De voorzitter. – De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, antwoordt namens mevrouw Laurette Onkelinx, vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid.

De heer Alain Destexhe (MR). – *Is de minister van plan om gelijklopend met het gerechtelijk onderzoek, maar volledig onafhankelijk ervan, een administratief onderzoek uit te voeren naar de eventuele verduistering van staatsfondsen in de zaak van de Brusselse BBTK?*

Ontvangt de Brusselse BBTK direct of indirect overheidsgeld voor sommige prestaties, zoals werkloosheidsuitkeringen? Zo ja, wat zijn de jaarlijkse bedragen voor de jongste tien jaar? Ik veronderstel dat de cijfers op papier worden geven, want als alles wordt voorlezen, wordt het te eentonig voor de collega's.

Wat zijn de bedragen van de door de Staat betaalde administratieve kosten en beheerskosten voor de werkloosheidsuitkeringen per persoon, per maand en hoeveel bedraagt het totaal?

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – *Wat het departement van*

longueusement discuté avec des personnes installées sur place. Elles nous ont raconté qu'au Congo et en Belgique prolifèrent des ONG qui tentent de toutes les manières possibles de mettre la main sur une part du gâteau de l'aide au développement, souvent au détriment d'ONG qui font du bon travail.

J'ai enquêté sur les organisations qui ont accompagné le ministre. Certaines d'entre elles semblent être totalement inconnues. Le ministre doit veiller à ce qu'une bonne mission ne soit pas entachée de pratiques malhonnêtes. Il est quand même curieux que le vol retour transporte quatre tonnes de plus que le vol aller. Si des ONG sont représentées par des hommes d'affaires et non par des collaborateurs de ces ONG, nous devons être sur nos gardes afin d'éviter un effet boomerang.

M. André Flahaut, ministre de la Défense. – Je voudrais simplement signaler que toutes les organisations non gouvernementales citées ont des statuts et ont donc pignon sur rue.

Par ailleurs, toutes les personnes qui ont accompagné ont obtenu tous les visas et toutes les autorisations voulues.

En ce qui concerne notre information préalable à l'embarquement de ces personnes, aucune d'entre elles n'était signalée comme figurant tant dans les rapports de l'ONU que dans les rapports en cours de rédaction de la commission d'enquête « Grands Lacs ».

Il ne faut pas se méfier de tout le monde ; il faut encore vivre !

Question orale de M. Alain Destexhe à la vice-première ministre et ministre de l'Emploi sur «l'affaire du SETCa bruxellois» (n° 2-1196)

M. le président. – M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, répondra au nom de Mme Laurette Onkelinx, vice-première ministre et ministre de l'Emploi.

M. Alain Destexhe (MR). – Parallèlement à l'enquête judiciaire et dans le total respect de l'indépendance de cette dernière comptez-vous, M. le Ministre, mener à bien une enquête administrative afin de savoir si des fonds publics ont pu faire l'objet de détournements dans l'affaire du SETCa bruxellois ?

Le SETCa bruxellois reçoit-il, directement ou indirectement, des fonds publics pour l'une ou l'autre prestation, par exemple la gestion des indemnités de chômage ? Si oui, pour quels montants, par année, au cours des dix dernières années ? Si vous avez la réponse, je suppose que vous me donnerez un document écrit afin que ce ne soit pas trop fastidieux à lire devant les collègues.

Pouvez-vous également nous dire à combien s'élève le montant des frais administratifs et de gestion versés par l'État, pour les indemnités de chômage, par personne, par mois et au total ?

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – Pour ce qui concerne le département de

mevrouw Onkelinx betreft, is enkel de wet op de werkloosheid van toepassing.

Artikel 7, paragraaf 2 van de besluitwet van 28 december 1944 bepaalt uitdrukkelijk dat de werkloosheidsuitkeringen door een overheidsorgaan worden uitbetaald, namelijk de Hulpkas voor Werkloosheidsuitkeringen. De tekst luidt: “door bemiddeling van uitbetalingsinstellingen, welke opgericht worden door representatieve werknemersorganisaties en die daartoe door de Koning, onder de voorwaarden die hij bepaalt, erkend zijn en wegens dit feit rechtspersoonlijkheid verkregen hebben”.

Het ABVV heeft net zoals de andere twee vakbonden een uitbetalingsinstelling opgericht, die is erkend door de Koning en aldus rechtspersoonlijkheid heeft verkregen. De BBTk heeft daar niets mee te maken.

De opdracht, de middelen en de controle van deze uitbetalingsinstellingen zijn vastgelegd in de artikelen 24 en volgende van het koninklijk besluit van 25 november 1991 over de werkloosheidsreglementering.

De uitbetalingsinstellingen moeten de administratieve en boekhoudkundige richtlijnen van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening volgen.

Het reglement op hun beheersboekhouding is opgenomen in het ministerieel besluit van 22 december 1995. Artikel 46 van dat besluit regelt de boekhoudkundige controle uitgevoerd door de RVA.

Dagelijks bezoeken RVA-ambtenaren de plaatselijke kantoren van de uitbetalingsinstellingen, waar ze toegang hebben tot de gegevens betreffende de transacties, de werking en de toestand van de uitbetalingsinstelling.

De controleurs worden op hun beurt gecontroleerd door de afgevaardigde van het ministerie van Financiën bij de RVA, die toezicht uitoefent op de boekhoudkundige controle uitgevoerd door de RVA. Op dat vlak zijn er geen onregelmatigheden vastgesteld.

Het bedrag dat de uitbetalingsinstellingen ontvangen voor de administratieve kosten, wordt bepaald op basis van een formule die in het koninklijk besluit is opgenomen. In die formule wordt rekening gehouden met het werkvolume, de evolutie van de loonkosten en de moeilijkheidsgraad van de dossiers. In 2002 werd er 133,5 miljoen euro aan de drie privé-uitbetalingsinstellingen uitgekeerd en 20,3 miljoen aan de HVW.

Mondelinge vraag van de heer Wim Verreycken aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, over «de archieven over de repressie en de collaboratie» (nr. 2-1108)

De heer Wim Verreycken (VL. BLOK). – Heel wat geschiedkundigen, maar ook amateur-vorsers, ondervinden nogal wat problemen bij de consultatie van archieven over de collaboratie en de repressie. De grootste belemmering is de archiefwet van 24 juni 1955 die bepaalt dat archieven pas na honderd jaar mogen worden opengesteld. In de praktijk kan dat evenwel al na vijftig jaar. In voornoemd geval blijven de problemen echter torenhoog.

Minister van Justitie Verwilghen heeft zich vorig jaar in de

Mme Onkelinx, il n’y a pas de législation impliquée, hormis la législation sur le chômage.

L’article 7, alinéa 2, de l’arrêté du 28 décembre 1944 stipule explicitement que les allocations de chômage sont payées par un organisme public, à savoir la Caisse auxiliaire de Paiement des Allocations de Chômage ou, je cite, « par l’intermédiaire d’organismes de paiement institués par les organisations représentatives des travailleurs, à cette fin agréées par le Roi dans les conditions qu’il détermine et dotées, de ce fait, de la personnalité civile ».

La FGTB, tout comme les deux autres organisations de travailleurs, a créé un organisme de paiement reconnu par le Roi qui a donc ainsi la personnalité civile. En tant que syndicat, le SETCa n’a rien à voir ici.

D’ailleurs, la mission, les moyens et le contrôle de ces organismes de paiement sont définis dans les articles 24 et suivants de l’arrêté royal du 25 novembre 1991 portant sur la réglementation du chômage.

Ainsi, il est notamment stipulé que les organismes de paiement doivent respecter les instructions administratives et comptables de l’Office national de l’Emploi.

Le règlement relatif à leur comptabilité de gestion est repris dans un arrêté ministériel du 22 décembre 1995. L’article 46 de cet arrêté organise le contrôle comptable effectué par l’ONEM.

Tous les jours, des agents de l’ONEM visitent les sections des organismes de paiement où ils ont accès à toutes les données relatives aux opérations, au fonctionnement et à la situation de l’organisme de paiement.

De plus, ces vérificateurs sont eux-mêmes contrôlés par le délégué du ministre des Finances auprès de l’ONEM qui est chargé de surveiller l’efficacité du contrôle comptable effectué par l’ONEM. Des irrégularités n’ont pas été constatées en la matière.

En ce qui concerne le montant accordé aux organismes de paiement pour les frais administratifs, Mme Onkelinx fait remarquer que ce montant est fixé sur base d’une formule inscrite dans un arrêté royal. Cette formule tient notamment compte du volume de travail, de l’évolution du coût salarial et du degré de difficulté des dossiers. Pour l’année 2002, il s’agissait de 133,5 millions d’euros pour les trois organismes de paiement privés et de 20,3 millions d’euros pour la CAPAC.

Question orale de M. Wim Verreycken au ministre de l’Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, sur «les archives sur la répression et la collaboration» (n° 2-1108)

M. Wim Verreycken (VL. BLOK). – De nombreux historiens ainsi que des chercheurs amateurs rencontrent des problèmes lorsqu’ils veulent consulter les archives sur la collaboration et la répression. Le principal obstacle est la loi du 24 juin 1955 sur les archives qui prévoit que celles-ci ne peuvent être rendues publiques qu’après cent ans. Dans la pratique, ce terme peut être ramené à cinquante ans. Dans le cas précité, les problèmes demeurent cependant colossaux.

L’année dernière, le ministre de la Justice, M. Verwilghen,

bevoegde kamercommissie bereid verklaard om de voorwaarden voor de raadpleging van de archieven die de rechtelijke macht beheert, te versoepelen. Daarvoor zou een werkgroep worden samengesteld. Het versoepelen van de voorwaarden heeft echter enkel zin als ook werk wordt gemaakt van een aanpassing van de archiefwet. Ik kan hier verwijzen naar mijn wetsvoorstel van 28 juli 1992 dat leidde tot een compromisvoorstel, dat werd op 1 februari 1994 ingediend door de senatoren Cerexhe (PSC), Verreycken (Vlaams Blok), Marsoul (CVP), Hancké (SP) en Bertouille (PRL). Het voorstel strekte ertoe de archiefwet te vereenvoudigen en te versoepelen voor alle archieven, maar om een of andere reden verdween het onder het stof van een commissielade.

Komt er een aanpassing van de archiefwet? Zo ja, wanneer? Wordt de wet gedefederaliseerd? Overweegt de minister nog andere maatregelen die historisch relevante archieven toegankelijker kunnen maken? Pleegt de minister overleg met de minister van Justitie wat de timing van de te nemen maatregelen betreft?

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – De hervorming van de archiefwet is een van mijn prioriteiten. Op basis van een advies van de Raad van State over de verdeling van de bevoegdheden ter zake heeft mijn administratie een voorontwerp van wet voorbereid in samenwerking met een groep archivariissen die werden aangewezen door de Wetenschappelijke Raad van het Algemeen Rijksarchief. Voor ik het ontwerp kan voorleggen aan de Ministerraad, moet de minister van Begroting zich echter akkoord verklaren met de tekst. Hij werd daarom verzocht in juli 2002, maar heeft tot op heden geen antwoord gegeven. Ik stel voor dat het geacht lid de minister van Begroting over deze kwestie ondervraagt. Ik veronderstel dat hij zo snel als mogelijk een advies zal uitbrengen.

Ik kan niet antwoorden op al de overige vragen zolang het voorontwerp van wet niet is goedgekeurd door de Ministerraad. Zodra het ontwerp bij de ministerraad is ingediend, ben ik bereid om de inhoud ervan toe te lichten. Misschien is de heer Verreycken wat teleurgesteld met het antwoord. Hij zal wel begrijpen dat ik de inhoud van het ontwerp vandaag niet kan onthullen omdat ik eerst mijn collega's moet raadplegen. Bij de uitwerking van het ontwerp is uiteraard rekening gehouden met het aspect toegankelijkheid en met de versoepeling van de procedures. Er kan uiteraard geen sprake zijn van defederalisering. Ik zeg het nogmaals. Zodra het ontwerp is goedgekeurd door de Ministerraad, ben ik bereid de verschillende aspecten van het ontwerp toe te lichten.

De heer Wim Verreycken (VL. BLOK). – Ik apprecieer het antwoord van de minister, maar eigenlijk komt het neer op 'Morgen scheert men gratis'. 'Morgen' betekent dus wachten. De regering zou beter een termijn verbinden aan de indiening van het ontwerp. Zeker in de huidige politieke context zou het interessant zijn te weten hoeveel dagen en/of weken de administratie van Financiën of van de ministerraad nog nodig hebben om het werk af te ronden.

Ik wijs erop dat ik geregeld wordt geconsulteerd door historici die al jarenlang zitten te wachten. Ze dringen aan op de totstandkoming van de wet om hun werk te kunnen

s'est déclaré disposé à assouplir les conditions de consultation des archives gérées par le pouvoir judiciaire. Un groupe de travail devrait être constitué à cet effet. Cependant, l'assouplissement des conditions n'a de sens que si l'on adapte la loi sur les archives. Je me réfère à ma proposition de loi du 28 juillet 1992, qui a débouché sur un compromis, à savoir la proposition de loi déposée le 1^{er} février 1994 par les sénateurs Cerexhe (PSC), Verreycken (Vlaams Blok), Marsoul (CVP), Hancké (SP) et Bertouille (PRL). Cette proposition visait à simplifier et à assouplir la loi sur les archives pour tous les types de documents. Mais, pour je ne sais quelle raison, cette proposition est en train de moisir dans les tiroirs d'une commission.

La loi sur les archives sera-t-elle adaptée ? Dans l'affirmative, quand le sera-t-elle ? La loi sera-t-elle défédéralisée ? Le ministre envisage-t-il de prendre d'autres mesures qui permettront de rendre plus accessibles les archives importantes du point de vue historique ? Le ministre se concerta-t-il avec son collègue de la Justice pour définir le calendrier des mesures à prendre ?

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – *La révision de la loi sur les archives constitue une de mes priorités. Eu égard à un avis du Conseil d'État sur la répartition des compétences en la matière, mon administration a préparé un avant-projet de loi en collaboration avec un groupe d'archivistes désignés par le comité scientifique des Archives générales du Royaume. Avant de pouvoir soumettre ce texte au conseil des ministres, je dois toutefois recevoir l'accord du ministre du Budget. Cet accord a été demandé en juillet 2002, mais je n'ai encore reçu aucune réponse à ce jour. Je propose que l'honorable membre interroge le ministre du Budget. Je suppose qu'il rendra un avis dès que possible.*

Je ne peux répondre aux autres questions tant que l'avant-projet n'aura pas été approuvé par le conseil des ministres. Dès que ce sera fait, je pourrai en exposer le contenu. M. Verreycken sera peut-être déçu par ma réponse. Il comprendra que je ne peux dévoiler aujourd'hui le contenu du projet étant donné que je dois d'abord consulter mes collègues. Lors de l'élaboration du texte, il a été tenu compte du problème de l'accès et de l'assouplissement des procédures. Il ne peut bien entendu être question d'une quelconque défédéralisation.

M. Wim Verreycken (VL. BLOK). – *J'apprécie la réponse du ministre mais elle revient à dire : « Demain, on rase gratis ». « Demain », cela signifie attendre. Le gouvernement ferait mieux de prévoir un délai pour le dépôt du projet. Il serait intéressant, certainement dans le contexte politique actuel, de connaître le nombre de jours et/ou de semaines dont l'administration des Finances ou du conseil des ministres a besoin pour mener à bien son travail.*

Je souligne que je suis régulièrement consulté par des historiens qui attendent depuis des années. Ils réclament avec insistance la promulgation de la loi afin de pouvoir

voortzetten. De zaak wordt al sinds 1994 op de lange baan geschoven. De archiefwet is dringend aan herziening toe. Zoals de minister suggereert, zal ik de minister van Begroting vragen wanneer het ontwerp aan het Parlement kan worden voorgelegd. Maar het zou natuurlijk wel handig zijn mocht minister Picqué vandaag al een termijn kunnen aangeven.

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – Gelet op de draagwijdte van het ontwerp is er ook een budgettaire weerslag die we niet uit het oog mogen verliezen. De minister van Begroting zal ons misschien dwingen om het ontwerp te wijzigen. Geef me wat tijd om op de verschillende vragen te antwoorden.

Mondelinge vraag van de heer Jacky Morael aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, en aan de minister, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, en belast met Landbouw over «de beslissingen die op 18 en 19 december 2002 in de OESO genomen zijn over de staalindustrie» (nr. 2-1211)

De heer Jacky Morael (ECOLO). – *De vooruitzichten in de staalindustrie zijn zeer verontrustend, niet enkel in Luik, maar in geringere mate ook in Charleroi. In de nabije toekomst worden in het beste geval tweeduizend en in het slechtste geval zesduizend arbeidsplaatsen bedreigd. Aanvankelijk leek het alsof de beslissingen enkel door de groep ARCELOR, de hoofdaandeelhouder, werden genomen, maar recente gegevens tonen aan dat ook de politieke wereld bij de zaak betrokken is.*

We hebben een perscommuniqué van de OESO ontvangen dat werd gepubliceerd naar aanleiding van de vergaderingen van 18 en 19 december 2002 over de staalindustrie. De hoge verantwoordelijken uit de staalindustrie zijn in Parijs overeengekomen om onmiddellijk te beginnen met het uitwerken van een akkoord dat er in de eerste plaats op gericht is, conform de vroegere beslissingen, de subsidies aan alle niveaus van de administratie die de staalhandel verstoren, te verminderen of af te schaffen. Voorts zijn er beslissingen genomen met betrekking tot de productiecapaciteit. Volgens de OESO zou de meerderheid van de staalproducerende landen vinden dat er een overcapaciteit is van 140 miljoen ton. Tegen 2005 moeten er dus een aantal productielijnen worden gesloten.

Er werden werkgroepen samengesteld. De volgende vergaderingen zijn gepland op 24 en 25 februari 2003. Een werkgroep heeft de opdracht gekregen de convergentiepunten te bepalen tussen de regels die van toepassing zijn op de staalproductie en de regels van de WTO.

Als de verantwoordelijkheid wordt overgeheveld naar de WTO, wat zal dan de opdracht zijn van de Belgische vertegenwoordigers? Welke beslissingen werden er op 18 en 19 december 2002 in Parijs genomen? Ging het om aanwijzingen, tendensen of beslissingen? Door wie werd België vertegenwoordigd? Welk mandaat werd hem door de Belgische regering gegeven? Werden de gewesten, bevoegd voor het industrieel beleid en meer bepaald voor de staalproductie, betrokken bij het besluitvormingsproces, dat naar alle waarschijnlijkheid zal uitmonden in een sociaal

poursuivre leur travail. Ce dossier est reporté indéfiniment depuis 1994. La loi sur les archives doit être revue d'urgence. Comme le suggère le ministre, je demanderai au ministre du Budget de me préciser quand le projet pourra être soumis au Parlement. Mais nous serions évidemment contents si le ministre Picqué pouvait nous préciser un délai aujourd'hui.

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – *Étant donné sa portée, ce projet aura un impact budgétaire que nous ne pouvons perdre de vue. Le ministre du Budget nous obligera peut-être à modifier le texte. Donnez-moi un peu de temps pour répondre aux différentes questions.*

Question orale de M. Jacky Morael au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, et à la ministre, adjointe au ministre des Affaires étrangères, et chargée de l'Agriculture sur «les décisions prises à l'OCDE les 18 et 19 décembre 2002 en matière de sidérurgie» (n° 2-1211)

M. Jacky Morael (ECOLO). – Les perspectives sont très inquiétantes en matière de sidérurgie, non seulement à Liège mais aussi, dans une moindre mesure, à Charleroi. Je rappelle qu'à très brève échéance, deux mille emplois sont menacés, au bas mot, et six mille, dans le pire des cas. Certaines informations ont d'abord laissé entendre que seul l'actionnaire principal, le groupe ARCELOR, serait à la manœuvre dans ce dossier. Néanmoins, d'après des informations récentes, il semblerait que le monde politique ne soit pas totalement à l'écart de ce dossier.

Nous avons notamment reçu un communiqué de presse de l'OCDE, publié suite aux réunions qui se sont tenues les 18 et 19 décembre derniers en matière de sidérurgie. Les principaux hauts responsables politiques des économies productrices d'acier se sont rencontrés à Paris et ont convenu de commencer incessamment à définir les éléments d'un accord visant, d'une part, à réduire ou à éliminer les subventions accordées à tous les niveaux de l'administration et qui ont des effets de distorsion sur les échanges d'acier et ce, conformément aux décisions prises antérieurement. D'autre part, ils ont pris un certain nombre de décisions relatives à la capacité de production. Il semblerait, notamment et selon l'OCDE, qu'une majorité des pays producteurs d'acier aient considéré qu'il y avait une surcapacité de 140 millions de tonnes d'acier. Des lignes de production devraient donc être fermées d'ici 2005.

Des groupes de travail ont été constitués. D'autres réunions sont prévues les 24 et 25 février 2003. Un groupe de travail a en outre été chargé d'établir des points de convergences entre les règles régissant le domaine de la production de l'acier et celles applicables à l'Organisation mondiale du Commerce (OMC).

Si cette responsabilité est transférée à l'OMC, quel sera le mandat donné aux représentants de la Belgique ? Quelles décisions ont-elles été prises les 18 et 19 décembre 2002 à Paris ? S'agissait-il d'indications, d'orientations ou de décisions ? Quel était le représentant de la Belgique ? Quel mandat le gouvernement belge lui avait-il donné ? Enfin, les

drama?

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – Het Europees beleid is al sedert verscheidene decennia gericht op een grondige herstructurering van de staalsector, wat ons een aanzienlijke voorsprong op onze belangrijkste partners heeft opgeleverd. De problemen die het gevolg zijn van de overcapaciteit moeten tot een multilaterale regeling en tot langetermijnoplossingen leiden. Vergeleken met andere handelspartners in de wereld hebben we op Europees vlak belangrijke inspanningen gedaan.

Binnen de OESO werden twee groepen samengesteld: een werkgroep die de capaciteit bestudeert en een werkgroep die zich bezighoudt met de regels en zich in hoofdzaak buigt over de subsidies en de staatshulp. Onze vertegenwoordigers hebben de opdracht na te gaan of de Europese Commissie het onderhandelingsmandaat eerbiedigt dat ze van de lidstaten heeft gekregen in het kader van de Raad en in het bijzonder van het Comité 133 Staal. Op de vergaderingen van 24 en 25 februari zal er niet over capaciteit, maar over subsidies worden gesproken. De groep capaciteit zal in april samenkomen, maar de precieze datum is nog niet bekend.

Het onderzoek van de capaciteit is dus minder ver gevorderd dan dat van de subsidieproblematiek. De aanpak van de overcapaciteit is voor België en Europa de enige manier om de herstructurering van de sector op wereldniveau te waarborgen en te vermijden dat onze belangrijkste handelspartners protectionistische maatregelen nemen. Het cijfer van 140 miljoen ton dat de heer Moraël aanhaalt, is in deze fase van de onderhandelingen slechts een eerste schatting van de na te streven vermindering in de referentieperiode 1998-2005.

De vergadering van de werkgroep capaciteit heeft tot doel een akkoord te bereiken over het cijfer alvorens het over alle landen van de wereld te verdelen. Ik wil erop wijzen dat het percentage dat aan de Europese Unie wordt toegekend, zeer laag zou kunnen zijn, namelijk 5% van de te bepalen omvang, maar dit is slechts voorlopige informatie. Ons jarenlang herstructureringsbeleid levert een voordeel op bij de onderhandelingen betreffende de regeling die op wereldniveau moet worden uitgewerkt. Wij zijn van oordeel dat de productie ook in de Verenigde Staten, China, Oekraïne en Rusland drastisch moet dalen.

Inzake subsidies ligt de opdracht van de Commissie in de lijn van de wettelijke bepalingen over de steun voor de staalindustrie in de Europese Unie. De OESO-partners moeten de bepalingen toepassen, die voorzien in het verbieden van subsidies, behalve van de subsidies die betrekking hebben op milieubescherming, onderzoek en sociale maatregelen bij sluiting. De groep zal op 24 en 25 februari vergaderen om de basiselementen van een akkoord te bepalen.

In uw inleiding verwijst u naar het overleg met de

Régions, directement compétentes en matière de politique industrielle, plus particulièrement en ce qui concerne la production d'acier, ont-elle été à tout le moins informées et, de préférence, associées à ce processus de décision qui va aboutir aujourd'hui à un drame social qui se profile avec une certitude relative et inquiétante ?

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – L'Europe s'est inscrite, depuis plusieurs décennies, dans une restructuration profonde de son secteur sidérurgique. Grâce à cette politique, nous avons acquis une avance significative par rapport à nos principaux partenaires. En effet, les problèmes engendrés par les surcapacités doivent nous amener à une discipline multilatérale et à trouver des solutions à plus long terme. Sur ce plan, nous avons, par rapport à d'autres partenaires commerciaux du monde, fait de sérieux efforts à l'échelon européen.

Deux groupes ont été constitués au sein de l'OCDE : le groupe de travail sur les capacités et le groupe d'études des disciplines qui, lui, se penche principalement sur les subsides et les aides étatiques. Le mandat de nos représentants est de vérifier que la Commission européenne respecte le mandat de négociation qu'elle reçoit des États membres de l'Union européenne dans le cadre du Conseil et, notamment, du Comité 133 Acier. Le groupe qui se réunira les 24 et 25 février ne parlera pas de capacités mais bien de subsides. Le groupe capacités, quant à lui, se réunira en avril mais la date précise de la réunion n'est pas encore connue.

L'actualisation de la réflexion concernant les capacités est donc moins avancée que la réflexion relative à la problématique des subsides. Le traitement des surcapacités est, pour la Belgique et l'Europe, la seule voie possible pour garantir la restructuration de ce secteur au niveau mondial et ainsi éviter l'entrée en vigueur de mesures protectionnistes de la part de nos principaux partenaires commerciaux. Le chiffre de 140 millions de tonnes avancé par M. Moraël n'est, à ce stade des négociations, qu'une première estimation de la réduction à obtenir au cours de la période de référence 1998-2005.

L'objet de la réunion d'avril du groupe de travail capacités sera de se mettre d'accord sur ce chiffre, avant de voir ultérieurement comment le répartir au niveau mondial. Il est important de remarquer que le pourcentage qui devrait être finalement attribué à l'Union européenne pourrait être très faible, à savoir 5% du montant à déterminer, mais il ne s'agit que d'une information conditionnelle. Notre longue politique de restructuration constitue un avantage certain dans la négociation eu égard à la discipline qu'il faudra s'imposer sur le plan mondial. À notre avis, les États-Unis, la Chine, l'Ukraine et la Russie devraient prendre en charge une part importante des réductions.

En ce qui concerne les subsides, le mandat donné à la Commission s'inscrit dans la ligne du code des aides à la sidérurgie de l'Union européenne. L'objectif est d'obtenir, au niveau des partenaires OCDE, la prise en compte de ce code qui prévoit une interdiction générale des subsides à l'exception d'un encadrement pour les aides à l'environnement, à la recherche et des interventions sociales en cas de fermeture. Le groupe se réunira les 24 et 25 février prochains pour définir les éléments qui pourraient constituer

vertegenwoordigers van de metaalindustrie. Dat overleg, waarbij nog altijd geen akkoord werd bereikt, is het gevolg van een Amerikaans verzoek om samenwerking tussen de bedrijfsleiders. Onze vertegenwoordiger heeft het secretariaat van de OESO gewezen op de noodzaak om alle vertegenwoordigers van de sector rond de tafel te krijgen. Hoewel de werkzaamheden ongeveer een jaar geleden werden aangevat, zijn we nog niet erg opgeschoten.

De tegengestelde standpunten van de partners over de procedure en de doelstellingen – bepaling van de overcapaciteit, aard van de subsidies, plaats van onderhandeling, deelnemers – maken de onderhandelingen heel moeilijk. Het Amerikaans handelsbeleid – verhoging van de invoerrechten op staalproducten van 8 naar 30% – biedt geen hoop op een snelle vooruitgang. Dergelijke protectionistische maatregelen tonen aan dat er op wereldvlak zo vlug mogelijk oplossingen moeten worden gevonden.

Hoe kan dit dossier worden overgeheveld naar de WTO en welke opdracht zullen de onderhandelaars hebben? Op basis van het werk van de studiegroep over de regels zal worden geoordeeld of het zinvol is het debat over te hevelen naar de WTO. Dat zou twee voordelen bieden. In de eerste plaats zou China, de belangrijkste staalproducent ter wereld, bij de overlegprocedure worden betrokken. China maakt immers geen deel uit van de OESO. Voorts zouden we kunnen wijzen op de gevolgen van de handelsmaatregelen van de VS. Rusland en Oekraïne zijn geen lid van de WTO. In elk geval zal hierover niet worden beslist vóór de vergadering van ministers van de WTO in september 2003.

Op Europees vlak hebben we beslist het resultaat van de klacht af te wachten die de Europese Unie en haar partners bij de WTO heeft ingediend tegen de Amerikaanse maatregelen met betrekking tot de staalindustrie. Bij de WTO worden geschillen geregeld tijdens paneldiscussies. De eerste discussie is gepland in maart. De opdracht van onze onderhandelaars is nog niet bepaald. Begin februari verwachten we van de Europese Commissie een voorstel over een concrete strategie. Op basis daarvan zullen we het mandaat van onze vertegenwoordigers bepalen. De Belgische vertegenwoordiger is een ambtenaar van de FOD Economie. Op 18 en 19 december 2002 was België vertegenwoordigd. Wij staan in verbinding met de gewesten via brieven en via de interministeriële economische commissie.

De heer Jacky Moraël (ECOLO). – *Ik dank de minister voor zijn ongewoon lang en gedetailleerd antwoord. Ik geloof best dat het werk nog maar pas begonnen is. De omvang van de overcapaciteit is nog niet definitief bepaald, noch de percentages die aan de verschillende productiezones in Europa, China, Amerika of Centraal-Europa zullen worden toegekend. De technische werkgroep voor het vastleggen van de capaciteit, de studiegroep over de reglementering en het onderzoek van de klachten tegen de Amerikaanse retorsie maatregelen inzake invoer en uitvoer van staal zijn*

les bases d'un accord.

Vous faites allusion dans votre introduction à la consultation des représentants de la sidérurgie. Il est important de souligner que cette consultation, sur laquelle il n'y a toujours pas d'accord, est issue d'une demande américaine visant à associer les patrons d'entreprise. Notre représentant a insisté auprès du secrétariat de l'OCDE sur l'importance, dans ce cas, de réunir tous les représentants du secteur autour de la table. Même si les travaux ont été entamés voici un an environ, nous ne sommes donc, à ce stade, pas encore très loin dans l'exercice.

Les nombreuses divergences de vue opposant les partenaires quant à la procédure et aux objectifs – définition de la surcapacité, nature des subsides, lieu et enceinte de négociation, participants, etc. – rendent les négociations très difficiles. Cependant, ce sont surtout les mesures américaines en termes de politique commerciale – augmentation des tarifs à l'importation de 8 à 30% sur les produits acier – qui réduisent l'espoir d'obtenir rapidement des avancées concrètes. Ces mesures protectionnistes montrent pourtant combien il est important de progresser en la matière et de trouver des solutions à l'échelon mondial.

Comment ce dossier peut-il être transféré à l'OMC et quel y sera le mandat de nos négociateurs ? On jugera, sur la base des travaux du groupe d'études des disciplines, de l'opportunité de déplacer ce débat à l'OMC. L'intérêt d'en référer à l'OMC est double. Cette solution permettrait, tout d'abord, d'inclure la Chine, premier producteur mondial et acteur de plus en plus important, dans le processus de réflexion ; je rappelle en effet que la Chine ne fait pas partie de l'OCDE. Ensuite, nous pourrions ainsi lier ce problème aux mesures commerciales prises par les USA ; ni la Russie ni l'Ukraine ne font partie de l'OMC. En toute hypothèse, cette décision ne sera pas prise avant la réunion ministérielle de l'OMC prévue en septembre 2003.

À l'échelon européen, nous avons décidé d'attendre le résultat de la plainte déposée à l'OMC par l'Union européenne et consorts contre les mesures américaines concernant l'acier. Comme vous le savez, le règlement des litiges s'effectue, à l'OMC, au travers de panels, le premier panel étant, en l'occurrence, prévu pour mars. Le mandat de nos négociateurs n'est pas encore fixé. Nous attendons, pour début février, une proposition de stratégie concrète de la part de la Commission européenne. C'est sur cette base que nous donnerons mandat à nos représentants. Le représentant belge est un fonctionnaire du SPF Économie. La Belgique était représentée les 18 et 19 décembre. Par ailleurs, nous avons des contacts avec les Régions lorsque cela s'avère nécessaire, soit par courrier, soit par l'intermédiaire de la Commission économique interministérielle.

M. Jacky Moraël (ECOLO). – Je remercie le ministre pour sa réponse inhabituellement longue et, en l'occurrence, détaillée. Je veux bien le croire lorsqu'il dit, en substance, que l'exercice ne fait que commencer. Les décisions, notamment en termes de définition du volume de surcapacité ne sont pas encore définitivement arrêtées, ni d'ailleurs les pourcentages qui seraient attribués aux diverses zones de production européennes, chinoises, américaines ou centre-européennes. Mais manifestement, à propos du groupe technique sur les capacités, du groupe d'études sur les disciplines ou de

aan een strikte tijdslimiet gebonden, namelijk februari, april en september 2003.

De houding van onze vertegenwoordigers kan zware gevolgen hebben voor de Europese staalindustrie in het algemeen en voor de Belgische staalindustrie in het bijzonder. Ik zou daarom in de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden van de Kamer of de Senaat graag grondiger gesprek hebben met de minister. Bij die gelegenheid kunnen we dan de opdracht bepalen van onze ambtenaren-vertegenwoordigers in de verschillende vergaderingen, die op het eerste gezicht van technische aard lijken, maar die enorme gevolgen zullen hebben voor de werknemers in de staalindustrie.

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – *Dit probleem kan maar worden opgelost als alle betrokken partijen bij het debat worden betrokken. In februari moet de Europese Commissie een strategie bepalen over de onderhandelingen en de discussie binnen de WTO voorbereiden. Op basis van die strategie kunnen wij de opdracht van onze vertegenwoordigers formuleren. Indien nodig kan er dan een debat worden gevoerd.*

De voorzitter. – *Het zou niet slecht zijn als de Europese vertegenwoordigers in de Senaat zouden vergaderen.*

De heer Jacky Morael (ECOLO). – *Inderdaad, mijnheer de voorzitter. Ik heb een concrete suggestie. Er zijn soms gemeenschappelijke vergaderingen van de commissies voor de Buitenlandse Betrekkingen. Onlangs heeft minister Michel voor de gemengde commissie van Kamer en Senaat verslag uitgebracht over zijn reis naar Afrika. Waarom zouden we geen vergadering organiseren van de commissies voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden van de Kamer en de Senaat? (Applaus van de heer de Clippele). We zouden ook leden van het Europees parlement, de federale minister en de gewestministers kunnen uitnodigen om het gevolg te bespreken dat aan dit dossier moet worden gegeven.*

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – *Ja, op voorwaarde dat er een geschikt moment wordt gekozen, namelijk als we over voldoende informatie beschikken.*

De heer Jacky Morael (ECOLO). – *We moeten vergaderen wanneer we informatie hebben en vóór we de opdracht formuleren.*

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – *Inderdaad.*

De heer Jacky Morael (ECOLO). – *Het is aan u om samen met de diensten te onderzoeken welk ogenblik het meest geschikt is.*

l'examen des plaintes contre les mesures de rétorsion américaines en matière d'importation et d'exportation d'acier, nous sommes dans un calendrier relativement serré dont les échéances se rapprochent, puisqu'on parle de février, avril et septembre 2003.

L'attitude de nos représentants peut avoir des conséquences extrêmement lourdes sur la sidérurgie européenne globalement, et sur la sidérurgie belge particulièrement. C'est pourquoi je souhaiterais que nous ayons un échange de vues plus détaillé avec le ministre, en commission des Finances de la Chambre ou du Sénat – je n'en fais pas une question de principe –. Nous pourrions ainsi examiner quel sera précisément le mandat confié à nos représentants-fonctionnaires dans ces différentes réunions en apparence techniques, mais aux énormes conséquences pratiques dans la vie quotidienne des travailleurs et des bassins sidérurgiques.

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – *Je pense l'avoir dit dans ma réponse : ce problème ne pourra être abordé de manière efficace que si nous pouvons en débattre dans une enceinte qui implique tous les acteurs concernés par le processus. C'est en février que la Commission européenne devra fixer une stratégie en la matière, c'est-à-dire la négociation et la préparation de la discussion au sein de l'OMC. C'est à ce moment que nous allons devoir, sur la base bien sûr de la stratégie proposée par la Commission européenne, donner mandat à nos représentants. Si un débat doit avoir lieu, ce serait à ce moment-là.*

M. le président. – *Il ne serait pas mauvais que les députés européens siègent au Sénat.*

M. Jacky Morael (ECOLO). – *En effet, monsieur le président. Je ferai donc une suggestion concrète : il arrive que nous réunissions des commissions conjointes des Relations extérieures. Cela s'est encore fait pour entendre le rapport du ministre Michel, à la suite de son voyage en Afrique, réunion extrêmement intéressante d'ailleurs. Pourquoi ne pas organiser, dans un délai raisonnable, une réunion conjointe des commissions des Finances et des Affaires économiques de la Chambre et du Sénat ? (Applaudissements de M. de Clippele). Nous pourrions y inviter des députés européens, le ministre fédéral et les ministres régionaux. Nous pourrions discuter ensemble du suivi à apporter à ce dossier.*

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – *Oui, mais à condition de choisir un moment opportun, c'est-à-dire quand nous disposerons d'informations suffisantes.*

M. Jacky Morael (ECOLO). – *Cette réunion devrait avoir lieu entre le moment où nous disposerons des informations et le moment où l'on donnera le mandat.*

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – *Exactement.*

M. Jacky Morael (ECOLO). – *Il vous appartiendra donc de voir, avec les services, quel est le moment le plus opportun.*

De voorzitter. – *We staan open voor die suggestie.*

Mondelinge vraag van de heer Jan Steverlynck aan de minister, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, en belast met Landbouw en aan de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu over «de jongste ontwikkelingen inzake het identificeren en registreren van schapen en geiten» (nr. 2-1215)

De heer Jan Steverlynck (CD&V). – Een sluitend registratie- en identificatiesysteem voor schapen en geiten is nodig. De MKZ-crisis in 2001 toonde duidelijk aan dat het onmogelijk was om alle schapen en geiten op te sporen. Naar aanleiding van het eerste geval in mei vorig jaar van TSE bij schapen pleitte ik reeds voor een persoonlijke identiteitskaart voor schapen. Ook BSE-expert Emmanuel Vanopdenbosch die de Europese Commissie adviseert, pleit voor een registratie- en identificatiesysteem op Europees niveau.

Toenmalig minister Aelvoet erkende in haar antwoord op mijn parlementaire vraag van mei 2002 het probleem van de niet-registratie van schapen. De niet-registratie zorgt niet alleen voor problemen bij het uitbreken van ziektes zoals MKZ en TSE, maar veroorzaakt ook rechtstreeks problemen voor de volksgezondheid, met name de onmogelijkheid om vlees bestemd voor de consumptie en het zogenaamde risicomateriaal te identificeren. Een sluitend registratiesysteem is ook noodzakelijk om slachtingen buiten het slachthuis beter te kunnen reglementeren.

De Europese Commissie is van plan om een Europese identificatie- en registratieregeling voor schapen en geiten in te voeren. Het voorstel stond meermaals – voor de eerste keer in mei van vorig jaar – op de agenda van het comité van de permanente vertegenwoordigers, COREPER, maar de bespreking werd telkens opnieuw uitgesteld. Op de agenda van maandag 27 januari van de Raad van de Europese Unie, Landbouw en Visserij, staat het voorstel voor een verordening dienaangaande.

Betekent dit dat de verschillende lidstaten hierover een politiek akkoord bereikt hebben? Wat is de inhoud van het voorstel en wanneer kan het in werking treden? Hoe ver staat het met een Belgisch systeem voor registratie- en identificatie van schapen en geiten? De minister stelde immers dat hieraan gewerkt wordt en dat men niet op Europa zou wachten. In welke mate is ons eigen voorstel op het Europese afgestemd en wanneer zal dergelijke sluitende regeling in voege treden? Hoe ver staat het met het wetsontwerp over slachtingen buiten het slachthuis? Gewezen minister Aelvoet beloofde in een antwoord op een schriftelijke vraag in december 2001 immers dat het binnen maximum vier maanden in het parlement zou worden ingediend. Hoe ver staat het met het nationaal scrapie-bestrijdingsprogramma? Is het op 1 januari jongstleden effectief van start gegaan zoals sommige media vermelden? Wat is de inhoud van dit programma?

De heer Jef Tavernier, minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu. – De vraag van

M. le président. – Nous resterons attentifs et ouverts à cette suggestion.

Question orale de M. Jan Steverlynck à la ministre, adjointe au ministre des Affaires étrangères, et chargée de l'Agriculture et au ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement sur «les derniers développements en matière d'identification et d'enregistrement des moutons et des chèvres» (n° 2-1215)

M. Jan Steverlynck (CD&V). – *Un système efficace d'enregistrement et d'identification des moutons et des chèvres est nécessaire. La crise de la fièvre aphteuse de 2001 a clairement démontré l'impossibilité de suivre la trace de tous les moutons et de toutes les chèvres. Lors du premier cas d'EST chez les moutons au mois de mai 2002, j'ai déjà plaidé en faveur d'une carte d'identité personnelle pour ces animaux. L'expert en matière d'ESB, Emmanuel Vanopdenbosch, conseiller à la Commission européenne, plaide pour un système d'enregistrement et d'identification au niveau européen.*

Dans sa réponse à ma question parlementaire de mai 2002, la ministre de l'époque, Mme Aelvoet, a reconnu le problème du non-enregistrement des moutons, lequel entraîne non seulement la propagation de maladies comme la fièvre aphteuse et l'EST, mais engendre aussi directement des problèmes de santé publique, notamment l'impossibilité d'identifier la viande destinée à la consommation et les matières à risque. Un système efficace d'enregistrement est aussi nécessaire afin de mieux réglementer les abattages effectués en dehors des abattoirs.

La Commission européenne a l'intention d'instaurer une réglementation européenne pour l'identification et l'enregistrement des moutons et des chèvres. La proposition a déjà figuré à plusieurs reprises à l'ordre du jour du Comité des représentants permanents, le COREPER, mais la discussion a chaque fois été reportée. La proposition d'ordonnance européenne en la matière est à l'ordre du jour du Conseil de l'Union européenne, Agriculture et Pêche, du 27 janvier.

Cela signifie-t-il que les différents États membres sont arrivés à un accord politique à ce sujet ? Quel est le contenu de la proposition et quand peut-elle entrer en vigueur ? Où en est le système belge d'enregistrement et d'identification des moutons et des chèvres ? Le ministre a en effet affirmé que l'on y travaillait et que l'on n'attendrait pas l'Europe. Dans quelle mesure notre proposition est-elle en harmonie avec la proposition européenne et quand une réglementation efficace entrera-t-elle en vigueur ? Où en est le projet de loi sur les abattages effectués en dehors des abattoirs ? La ministre Aelvoet avait promis, dans sa réponse à une question écrite de décembre 2002, qu'il serait déposé dans un délai maximum de quatre mois au parlement. Où en est le programme national de lutte contre la tremblante des moutons ? A-t-il effectivement démarré le 1^{er} janvier, comme certains médias l'annoncent ? Quel est le contenu de ce programme ?

M. Jef Tavernier, ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement. –

de heer Steverlynck betreft een belangrijk deel van mijn bevoegdheden. Is er een politiek akkoord tussen de lidstaten? Een voorstel van verordening van de Raad tot vaststelling van een identificatie- en registratieregeling voor schapen en geiten werd meermaals besproken in de Commissie, namelijk in het Permanent Comité voor de Voedselketen en de Diergezondheid. Het voorstel staat nu op de agenda van de eerstvolgende geplande landbouwraden onder Grieks voorzitterschap, met de bedoeling om hierover tegen juni een politiek akkoord te bereiken. Het gaat om een prioriteit voor de Grieken. De eerste bespreking zal volgende maandag plaatshebben.

Wat houdt het voorstel in en wanneer kan het eventueel in voege treden? Het voorstel voorziet in de verplichting alle dieren die na 1 juli 2003 geboren worden, te identificeren met twee oormerken, wat vandaag reeds gebeurt met runderen, en in het bijhouden van een bedrijfsregister. Een individueel dierenpaspoort is niet aan de orde, wel moet er een verplaatsingsdocument worden opgesteld om de bewegingen, individueel of in groep, van de dieren te registreren.

De beslagen moeten tegen 1 juli 2004 in een nationale databank worden opgenomen en tegen 1 juli 2005 moet er een centraal register zijn van de bewegingen. Vanaf 2006 moet minstens één oormerk een elektronische identificatie bevatten. Dit voorstel moet evenwel nog worden goedgekeurd.

België beschikt reeds sedert midden 1996 over een registratie- en identificatiesysteem voor schapen en geiten. Dat systeem gaat veel verder dan de minimumeisen van de Europese richtlijn ter zake van 1991. Het beantwoordt in grote lijnen aan wat in het voorstel van verordening is bepaald. Zodra dat voorstel is goedgekeurd, zal ons Belgisch systeem worden aangepast en verfijnd, maar er zullen geen belangrijke veranderingen nodig zijn. Onze wetgeving voorziet immers reeds in een individuele identificatie, het centraal registreren van de beslagen en verantwoordelijken, het houden van een bedrijfsregister en het aanleggen van een centraal register van de beslagen en het aantal dieren. Professionele vervoerders dienen reeds een vervoersregister bij te houden bij het transport van kleine herkauwers. Op dit ogenblik worden die gegevens evenwel nog niet gecentraliseerd.

Op basis van het voorstel van verordening werd nu reeds een evaluatie gemaakt van de aanpassingen die nog dienen te gebeuren. Uiteindelijk moeten we echter de goedkeuring van het definitieve voorstel afwachten. België is het eens met het huidige voorstel, maar er zullen ongetwijfeld nog harde discussies volgen, vooral met de landen met een economisch belangrijke schapen- en geitensector, zoals Groot-Brittannië en Spanje.

Binnen de regering werd geen akkoord bereikt over het wetsontwerp in verband met slachtingen buiten het slachthuis. Er werd ter zake evenwel een wetsvoorstel ingediend, dat door het Parlement moet worden onderzocht. Zolang de bestaande wet niet wordt gewijzigd, zijn huisslachtingen van bepaalde diersoorten, namelijk schapen, varkens en geiten, toegelaten op voorwaarde dat de slachting wordt uitgevoerd door de eigenaar-houder van de dieren, dat het vlees uitsluitend voor de behoeften van het eigen gezin bestemd is en dat aan de verplichtingen is voldaan die van toepassing zijn inzake de bestrijding van OSE of overdraagbare spongiforme encefalopathieën. In de praktijk worden de

La question de M. Steverlynck concerne une partie importante de mes compétences. Une proposition d'ordonnance du Conseil tendant à instaurer une réglementation pour l'identification et l'enregistrement des moutons et des chèvres a été discutée à plusieurs reprises au sein de la Commission, au Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale. La proposition est à présent à l'ordre du jour des prochains conseils agricoles prévus sous la présidence grecque, et le but est d'atteindre un accord politique en juin. Il s'agit d'une priorité pour les Grecs. La première discussion aura lieu lundi prochain.

La proposition prévoit l'obligation d'identifier au moyen de deux marques à l'oreille – c'est déjà le cas pour les bovins – tous les animaux nés après le 1^{er} juillet 2003 et de tenir un registre d'exploitation. Un passeport individuel pour les animaux n'est pas prévu, mais un document doit être complété et permet d'enregistrer leurs déplacements individuels ou en groupe.

Les cheptels doivent être repris dans une banque de données nationale pour le 1^{er} juillet 2004 et, pour le 1^{er} juillet 2005, un registre central des déplacements doit être établi. À partir de 2006, une des deux marques à l'oreille doit comporter une identification électronique. Cette proposition doit encore être approuvée.

La Belgique dispose déjà depuis mi-1996 d'un système d'enregistrement et d'identification des moutons et des chèvres. Ce système va plus loin que les exigences minimales de la directive européenne de 1991. Il répond dans les grandes lignes à ce qui est énoncé dans la proposition d'ordonnance. Dès que cette proposition aura été adoptée, notre système belge sera adapté et affiné, mais des modifications importantes ne seront pas nécessaires. Notre législation prévoit déjà une identification individuelle, l'enregistrement central des cheptels et des responsables, la tenue d'un registre d'exploitation et l'instauration d'un registre central des cheptels et du nombre d'animaux. Les transporteurs professionnels d'animaux doivent déjà tenir un registre pour le transport des petits ruminants. À l'heure actuelle, ces données ne sont pas encore centralisées.

Sur la base de la proposition d'ordonnance, on procède déjà à une évaluation des adaptations qui doivent encore avoir lieu. Nous devons toutefois attendre l'adoption de la proposition définitive. La Belgique approuve la proposition actuelle, mais d'après discussions auront sans aucun doute encore lieu, surtout avec les pays dont le secteur économique des moutons et des chèvres est important ; je pense à la Grande-Bretagne et à l'Espagne.

Aucun accord n'a été dégagé au sein du gouvernement sur le projet de loi relatif aux abattages effectués en dehors des abattoirs. Une proposition de loi a été déposée et doit être examinée par le parlement. Tant que la loi existante n'est pas modifiée, les abattages à domicile de certains animaux comme les moutons, les porcs et les chèvres sont autorisés, à condition que l'abattage soit effectué par le propriétaire et détenteur des animaux, que la viande soit exclusivement destinée aux besoins de sa propre famille et qu'il réponde aux obligations qui sont d'application en matière de lutte contre les encéphalopathies spongiformes transmissibles. Dans la pratique, les règles en la matière sont souvent interprétées

regels ter zake vaak te soepel geïnterpreteerd.

De bestrijding van scrapie bevat twee aspecten: maatregelen bij de vaststelling van een geval van scrapie bij schapen of geiten en een preventief fokprogramma om de genetische resistentie bij schapen voor scrapie en overdraagbare spongiforme encefalopathieën in het algemeen te verhogen. De maatregelen bij het vaststellen van scrapie bij schapen en geiten zijn analoog aan die bij de vaststelling van BSE bij runderen en zijn vastgelegd in het koninklijk besluit van 17 maart 1997 houdende de organisatie van het epidemiologisch toezicht op de OSE bij herkauwers.

De Europese Commissie ondersteunt deze aanpak en eind december werd reeds een beschikking van de commissie gepubliceerd, waarbij de lidstaten van de Europese Unie vóór 1 juli 2003 een steekproef op elk inheems schapenras moeten uitvoeren om het voorkomen van voor scrapie resistente foklijnen te onderzoeken. Van elk ras dienen minimum 50 dieren te worden onderzocht om een idee te krijgen van de eventuele resistentie.

De volgende stap is het uitwerken van een fokprogramma om selectief deze scrapie-resistente schapen te fokken. Ook terzake heeft de Europese Commissie een initiatief genomen en een beschikking met de voorwaarden voor een dergelijk programma voorbereid. Op basis van de Europese beschikking zal het Belgisch fokprogramma verder officieel uitgewerkt worden. Omdat de fokkerij van nutsdieren binnen het huidige Belgische staatsbestel een bevoegdheid van de gewesten is, dient een programma voor het fokken van scrapie-resistente schapen uitgewerkt te worden in samenwerking tussen de federale en de regionale overheden.

De heer Jan Steverlynck (CD&V). – Ik dank de minister voor de verduidelijking met betrekking tot de Europese initiatieven terzake. Ik denk dat registratie pas moet gebeuren vanaf het ogenblik dat een schaap of een geit zes maanden oud is, tenzij het dier vroeger op de openbare weg komt. Dat kan moeilijkheden doen ontstaan omdat de dieren die jonger zijn dan zes maanden niet geregistreerd zijn. Wanneer zich een probleem voordoet weet men niet hoeveel dieren er zijn en waar ze zich bevinden. De regeling is dus niet sluitend en we kunnen opnieuw geconfronteerd worden met dezelfde situatie als ten tijde van de MKZ-crisis.

De minister heeft gelijk wanneer hij stelt dat dit in landen als Groot-Brittannië en Spanje, waar er veel schapen zijn, wat moeilijker ligt. Het zal niet evident zijn om het Griekse plan tegen juni te realiseren.

Wat de slachthuizen betreft, is er binnen de regering geen eensgezindheid. Een wetsvoorstel werd in de Kamer ingediend, maar ik vrees dat het daar niet zal worden afgerond. Intussen blijft de problematiek van het risicomateriaal bestaan. Als dat niet op een deskundige manier wordt verwerkt, bestaat de kans dat het in de voedselketen terecht komt. Daarom pleit ik veeleer voor een minimale regeling op dat vlak, zodat minstens de controle op huisslachtingen en slachtingen buiten het slachthuis verhoogt. Het zijn de gemeenten die dat moeten uitvoeren maar op mijn vroegere parlementaire vragen kreeg ik geen antwoord over het aantal controles. Die twee zaken geven aan dat er sluipende risico's zijn voor de volksgezondheid en dat het

avec trop de souplesse.

La lutte contre la tremblante comprend deux aspects : des mesures lors de la constatation d'un cas de tremblante chez des moutons ou des chèvres, et un programme préventif d'élevage visant à augmenter la résistance génétique contre la tremblante et les encéphalopathies spongiformes transmissibles en général. Les mesures en cas de constats de tremblante chez les moutons et les chèvres sont analogues à celles prévues en cas d'ESB chez les bovins ; elles sont établies dans l'arrêté royal du 17 mars 1997 organisant la surveillance épidémiologique des encéphalopathies spongiformes transmissibles chez les ruminants.

La Commission européenne soutient cette approche et, fin décembre, une décision de la commission a été publiée ; elle impose aux États membres de l'Union européenne de prendre, avant le 1^{er} juillet 2003, un échantillon de chaque race de moutons indigènes afin d'étudier la résistance à la tremblante de certaines filières d'élevage. Cinquante animaux au minimum de chaque race doivent être examinés afin de se faire une idée de l'éventuelle résistance.

L'étape suivante est l'élaboration d'un programme permettant d'élever de manière sélective ces moutons résistants à la tremblante. La Commission européenne a également pris une initiative en la matière et a préparé une décision relative aux conditions d'un tel programme. Le programme belge d'élevage sera développé officiellement sur la base de la décision européenne. Dans le régime belge, l'élevage d'animaux relève de la compétence des régions ; c'est pourquoi les autorités fédérales et régionales doivent élaborer en collaboration un programme d'élevage de moutons résistants à la tremblante.

M. Jan Steverlynck (CD&V). – *Je pense que les moutons et les chèvres doivent être enregistrés dès l'âge de six mois, sauf s'ils se retrouvent plus tôt sur la voie publique. Des difficultés peuvent survenir du fait que les animaux de moins de six mois ne sont pas enregistrés. En cas de problème, on ignore combien d'animaux sont concernés et où ils se trouvent. La réglementation n'est donc pas efficace et nous pouvons à nouveau être confrontés à la situation qui a prévalu au moment de la crise de la fièvre aphteuse.*

Le ministre a raison quand il dit que l'on rencontre le plus de difficultés avec les pays où il y a beaucoup de moutons, comme la Grande-Bretagne et l'Espagne. Il ne sera pas évident de réaliser le plan grec pour le mois de juin.

En ce qui concerne les abattoirs, il n'y a pas unanimité au sein du gouvernement. Une proposition de loi a été déposée à la Chambre, mais je crains qu'elle n'aboutisse pas. Entre-temps, la problématique des matières à risque subsiste. Si elle n'est pas traitée avec compétence, on risque de retrouver ces matières dans la chaîne alimentaire. C'est pourquoi je plaide plutôt pour une réglementation minimale à ce sujet, de sorte qu'au moins le contrôle sur les abattages effectués à domicile et en dehors des abattoirs soit renforcé. C'est là le rôle des communes, mais, je n'ai pas eu de réponse à mes questions parlementaires antérieures sur le nombre de contrôles pratiqués. Ces deux éléments démontrent les risques larvés pour la santé publique.

En ce qui concerne le programme de lutte contre la tremblante, le programme d'élevage préventif des Pays-Bas

ontbreken van een akkoord binnen de regering die risico's niet wegneemt.

Wat het scrapie-programma betreft, is het preventief fokprogramma in Nederland al zeer ver gevorderd. De minister geeft zelf al aan dat door de bevoegdheidsverdeling in ons land tussen het federale voedselagentschap enerzijds en de gewesten anderzijds, we achterop geraakt zijn met de uitvoering van de Europese reglementering. Graag had ik geweten of er geen snellere coördinatie mogelijk is zodat we net zoals Nederland snel met dit nationaal scrapie- en fokprogramma kunnen starten.

De heer Jef Tavernier, minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu. – Wat de controles op de huisvlachten betreft, wordt er door de gemeenten inderdaad te weinig gecontroleerd, ofschoon er al jaren een wetgeving bestaat.

Een aanvaardbare oplossing zal er veeleer in bestaan op basis van aspecten van volksgezondheid een onderscheid te maken tussen slachtingen van dieren die problematisch kunnen zijn in het kader van BSE en TSE en de andere.

Overigens moet er ook nog werk zijn voor de volgende legislatuur... In verband met de fokprogramma's pleegt de federale regering overleg met de gewesten, waarbij het Federaal Voedselagentschap een belangrijke rol speelt en deze zaken geactiveerd worden.

De heer Jan Steverlynck (CD&V). – Het belangrijkste argument, namelijk dat er ook werk moet zijn voor de volgende legislatuur, toont aan dat de regering niet in staat is deze problemen aan te pakken.

Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (Stuk 2-1402) (Evocatieprocedure)

Algemene bespreking

De heer Didier Ramoudt (VLD), corapporteur. – Voorliggend wetsontwerp werd op 18 december 2002 door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen en op 19 december 2002 overgezonden aan de Senaat, die dezelfde dag beslist heeft het te evoceren. Het wetsontwerp werd verwezen naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden. In toepassing van het tweede lid van artikel 27.1 van het Reglement van de Senaat heeft de commissie de bespreking ervan aangevat voor de eindstemming in de Kamer. De commissie heeft het wetsontwerp besproken in haar vergaderingen van 11, 19 en 20 december 2002 en van 8, 14 en 21 januari 2003, datum waarop het verslag eenparig door de commissie werd goedgekeurd.

In haar toelichting stelde de minister van Mobiliteit en Vervoer dat het wetsontwerp kadert in de doelstelling van de regering om het aantal verkeersdoden tegen het jaar 2010 te halveren. Het bevat een tweede reeks maatregelen die tegemoetkomen aan de aanbevelingen in de resolutie inzake mobiliteit die deze assemblee goedkeurde, alsook aan de vragen naar aanleiding van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Het uitgangspunt is dat het oplossen van

est déjà bien avancé. Le ministre même signale que, dans notre pays, en raison de la répartition des compétences entre l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire d'une part, et les régions d'autre part, nous sommes à la traîne en ce qui concerne l'exécution de la réglementation européenne. J'aimerais savoir si une coordination plus rapide est possible afin de pouvoir démarrer le programme d'élevage et de lutte contre la tremblante.

M. Jef Tavernier, ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement. – *En ce qui concerne les contrôles sur les abattages à domicile, le contrôle effectué par les communes est effectivement insuffisant, bien qu'une législation existe depuis des années.*

Une solution acceptable consistera à faire une distinction, sur la base des aspects de la santé publique, entre les abattages d'animaux pouvant poser problème en matière d'ESB et d'encéphalopathies spongiformes transmissibles d'une part, et les autres animaux d'autre part.

D'ailleurs, il doit aussi y avoir du travail pour la prochaine législature... En ce qui concerne les programmes d'élevage, le gouvernement fédéral a entamé une concertation avec les régions ; l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire y joue un rôle important.

M. Jan Steverlynck (CD&V). – *L'argument le plus important, à savoir qu'il doit aussi y avoir du travail pour la prochaine législature, démontre que le gouvernement n'est pas en mesure de s'attaquer à ces problèmes.*

Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (Doc. 2-1402) (Procédure d'évocation)

Discussion générale

M. Didier Ramoudt (VLD), corapporteur. – *Le présent projet de loi a été voté le 18 décembre 2002 par la Chambre des représentants et transmis le 19 décembre 2002 au Sénat, lequel a décidé le même jour de l'évoquer.*

La commission des Finances et des Affaires économiques a discuté du projet de loi lors de ses réunions des 11, 19 et 20 décembre 2002 et 8, 14 et 21 janvier 2003, date à laquelle le rapport a été voté à l'unanimité de la commission.

La ministre de la Mobilité et des Transports a indiqué dans ses commentaires que le projet de loi s'inscrivait dans l'objectif du gouvernement de diminuer de moitié, d'ici 2010, le nombre de décès dus à la route. Il contient une deuxième série de mesures répondant aux recommandations figurant dans la résolution en matière de mobilité votée par cette assemblée, de même qu'aux questions relatives aux états généraux de la sécurité routière. Le point de départ est que la solution des problèmes de sécurité routière exige une approche variée et intégrée et que le changement de mentalité des acteurs de la circulation constitue un objectif important.

Les mesures contenues dans le projet ne visent pas seulement à une meilleure classification des infractions, mais ont aussi

de problemen inzake verkeersveiligheid een diverse en geïntegreerde aanpak vergt en dat het bewerkstelligen van een mentaliteitsverandering bij de deelnemers aan het verkeer een belangrijke doelstelling vormt.

De maatregelen in het wetsontwerp beogen niet alleen een betere indeling van de overtredingen, maar streven tevens de afschaffing na van gevangenisstraffen voor overtredingen die geen zware lichamelijke schade teweegbrachten of waarbij het niet om zware recidive gaat. In die gevallen wordt de voorkeur gegeven aan vervallenverklaring tot besturen of andere alternatieve maatregelen. Het ontwerp voert ook een specifieke tenlastelegging in wanneer slagen en verwondingen of de dood het gevolg zijn van een verkeersongeval dat te wijten is aan onvoorzichtigheid of gebrek aan voorzorg van de chauffeur.

Een ander belangrijke maatregel is het invoeren van het 'bevel tot betaling', dat automatisch in werking treedt voor overtredingen die geautomatiseerd zijn vastgesteld. De boetes verbonden aan betalend parkeren worden gedepenaliseerd. De gemeenten kunnen voortaan administratieve boetes innen voor dergelijke overtredingen. Er worden ook convenanten met de politiezones gesloten waarin vastgelegd wordt dat de opbrengsten van boetes die in de politiezone worden geïnd, gebruikt worden voor projecten gericht op veiliger verkeer. Doel is om van verkeersveiligheid ook een prioriteit te maken voor de politiezones. In het wetsontwerp wordt ook aandacht besteed aan de rijopleiding. De kwaliteit ervan wordt verbeterd door ze langer, intenser en meer praktijkgericht te maken.

Zoals te verwachten was, beheersten de indeling van de overtredingen en de grootte van de verkeersboetes zowel de algemene als artikelsgewijze bespreking van het wetsontwerp. Diverse leden spraken over de zin of onzin van wat in de volksmond stilaan 'monsterboetes' is gaan heten. Vooral het categoriseren van sommige overtredingen als een zware overtreding en de daaraan gekoppelde grootte van de boete droegen de bezorgdheid van diverse sprekers weg. Ze merkten op dat het op zich niet slecht is om de overtredingen te categoriseren, zodat hieromtrent meer duidelijkheid ontstaat, maar ze vroegen zich af of de hoogte van de boete als criterium moet gelden dan wel de ernst van de overtreding gezien in de maatschappelijke context.

Het ging dan vooral over gsm-gebruik achter het stuur, verkeerd parkeren en het niet dragen van de veiligheidsgordel. De commissie was het erover eens dat dergelijke inbreuken niet moeten worden gebanaliseerd, maar het bleef de vraag of ze dienen te worden gecategoriseerd als zware inbreuken op het verkeersreglement. Ook over de impact van de hoogte van de boetes op de reële verkeersveiligheid leefden er bij vele leden vragen die voortvloeien uit een vergelijking met de ons omringende landen.

Een lid stelde zich ook kritisch op tegenover de procedure die wordt voorgesteld in artikel 31 van het ontwerp. Die bepaling biedt aan de overtreder de mogelijkheid om in een verzoekschrift, dat moet worden ingediend binnen 14 dagen na ontvangst van het bevel tot betalen, vermindering of intrekking van het verschuldigde bedrag van de boete te bekomen. Dat het verzoekschrift maar ontvankelijk is na betaling van de verschuldigde boete, riep vragen op in verband met de toegang tot het gerecht als grondrecht voor

pour but de supprimer les peines de prison pour les infractions n'ayant pas entraîné de graves lésions corporelles ou pour lesquelles il n'y a pas de récidive grave. Dans ces cas, on donne la préférence à la déchéance du droit de conduire ou à d'autres mesures alternatives. Le projet introduit également une inculpation spécifique lorsque les coups et blessures ou la mort sont la conséquence d'un accident de la circulation dû à l'imprudence ou au manque de précaution du chauffeur.

Une autre mesure importante est l'introduction de la « sommation de payer » qui est automatiquement appliquée aux infractions constatées de façon automatisée. Les amendes relatives au stationnement payant sont dépenalisées. Les communes peuvent dorénavant percevoir des amendes administratives pour de telles infractions. Des conventions sont conclues avec les zones de police, en vertu desquelles les recettes des amendes perçues dans la zone de police sont utilisées pour des projets axés sur une circulation plus sûre.

Le projet se préoccupe également de la formation à la conduite. Sa qualité est améliorée en la rendant plus longue, plus intense et plus pratique.

La classification des infractions et l'importance des amendes de roulage ont dominé tant la discussion générale que la discussion des articles du projet.

Plusieurs membres ont parlé du sens ou de l'absurdité de ce que l'on a appelé les « amendes colossales ». La catégorisation de certaines infractions en infractions graves et l'importance des amendes y relatives ont préoccupé divers orateurs. Ils ont fait remarquer qu'il n'était pas mauvais en soi de catégoriser les amendes, dans un souci de clarté, mais ils se sont demandé si le critère devait être l'importance de l'amende ou la gravité de l'infraction à la lumière du contexte social.

Il s'agissait surtout de l'utilisation du GSM au volant, du stationnement incorrect et de l'absence de port de la ceinture de sécurité. La commission a estimé que de telles infractions ne devaient pas être banalisées, mais qu'il se posait toujours la question de savoir si elles devaient être catégorisées en tant qu'infractions graves au Code de la route.

Un membre a émis des critiques au sujet de la procédure proposée à l'article 31 du projet. La disposition offre au contrevenant la possibilité d'obtenir, par requête devant être introduite dans les 14 jours de la réception de la sommation de payer, une diminution ou la suppression du montant de l'amende. Le fait que la requête ne soit recevable qu'après le paiement de l'amende due a suscité des questions portant sur l'accès à la justice en tant que droit fondamental de chaque citoyen. De plus, on ne dispose que de 14 jours pour payer l'amende.

Plusieurs membres ont fait remarquer que le projet essayait surtout de faire changer le comportement des conducteurs d'automobiles, mais que cela ne devait pas pousser les faibles usagers de la route à se croire tout permis. La responsabilisation est nécessaire et ne doit pas nécessairement passer par une initiative législative, mais, par exemple, par une campagne médiatique.

L'éducation routière mérite l'attention nécessaire et bien qu'elle constitue une compétence communautaire, le ministre

iedere burger. Bovendien heeft men dan maar 14 dagen om de boete te betalen.

Naast deze elementen werden er tijdens de algemene bespreking nog standpunten geformuleerd die met het oog op de toekomst en zeker in het kader van een algemene en geïntegreerde aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek de nodige aandacht verdienen. Zo maakten verscheidene leden de opmerking dat het ontwerp vooral het gedrag van de autobestuurders probeert te verbeteren, maar dat dit geen vrijbrief mag zijn voor de zwakke weggebruiker. Ook hier is responsabilisering nodig, niet noodzakelijk door middel van een wetgevend initiatief, maar bijvoorbeeld door een mediacampagne. Ook de verkeersopvoeding verdient de nodige aandacht en hoewel het een bevoegdheid van de gemeenschappen betreft, kan de minister een aanzet geven in de daartoe bevoegde overlegorganen.

Hetzelfde geldt voor de communicatie met de bevolking. Publicatie van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* alleen is niet voldoende. De weggebruikers moeten accuraat ingelicht worden over de regels en de bestraffing van de overtreding ervan. Verschillende sprekers hadden het ook over een duidelijke samenhang die er moet zijn tussen de hoogte van de boetes en de pakkans van de overtreders, zo niet hebben hoge boetes geen enkele zin. Tevens werd hierbij verwezen naar de problematiek van de verkeerspolitie, die 1000 eenheden telt, terwijl ze over slechts 200 motoren beschikt. De zichtbaarheid van het afschrikingsmiddel wordt veel te zwak geacht. Nog andere thema's die werden aangesneden, waren onder andere de snelheidsbegrenzing van auto's en de procedure voor de administratieve afhandeling van de verkeersboetes,

Tijdens de artikelsgewijze bespreking werden niet minder dan 29 amendementen ingediend en behandeld. Ze hier allemaal opsommen zou ons te ver leiden en ik verwijs hiervoor dan ook naar het schriftelijk verslag. Enkele amendementen wil ik toch aanstippen. Amendement 5 strekte ertoe strengere normen in te voeren voor recreatieve manifestaties met motorvoertuigen. De amendementen 6 en 7 handelden over het verloop en de prijs van de rijopleiding. Vermeldenswaard is ook amendement 28 inzake de categorisering van de overtredingen en de maximum bedragen voor de boetes. Amendement 8 handelde dan weer over het verval van het recht op besturen. De amendementen 1 tot 27 en amendement 29 werden verworpen; amendement 28 werd ingetrokken. Het wetsontwerp werd door de commissie aangenomen met 8 stemmen tegen 2 bij 2 onthoudingen.

De heer Jacques D'Hooghe (CD&V). – Bij het uitschrijven van mijn uiteenzetting van vandaag, heb ik gepoogd mijn zachtvaardig karakter te laten primeren. Toch kunnen enkele cynische opmerkingen niet uitblijven bij de bespreking van een dergelijk ontwerp.

In brede lagen van de bevolking wordt de verkeersveiligheid als buitengewoon belangrijk voor het leven van het individu, het gezin, de familie en de kennissenkring ervaren. Bovendien ligt het thema uitermate gevoelig. Van een nieuwe wet op een dergelijke terrein mag dan ook een maximale efficiëntie worden verwacht. Helaas heb ik zelden bij een wetsontwerp zo een discrepantie vastgesteld tussen de inhoud van het ontwerp enerzijds, en de titel en de doelstellingen van het

peut donner une impulsion aux organes de concertation habilités.

Il en est de même pour la communication avec la population. La publication de cette loi au Moniteur belge n'est pas suffisante. Les usagers de la route doivent être informés de façon précise des règles ainsi que de la sanction de leur transgression. Différents orateurs ont parlé de la relation claire qu'il convenait d'établir entre la hauteur des amendes et la probabilité pour les contrevenants d'être arrêtés, sinon les amendes élevées n'ont aucun sens. Il a également été fait référence à la police de la route qui compte 1000 unités, mais qui ne dispose que de 200 motos. La visibilité des moyens de dissuasion est jugée beaucoup trop faible.

Lors de la discussion des articles, 29 amendements ont été déposés et examinés. Je ne puis tous les énumérer ici et je renvoie à ce sujet au rapport écrit. J'en citerai toutefois quelques-uns. L'amendement n° 5 visait à instaurer des normes plus sévères pour les manifestations récréatives impliquant des véhicules à moteur. Les amendements n° 6 et 7 traitaient du déroulement et du prix de la formation à la conduite. L'amendement n° 28 concernait la catégorisation des infractions et les montants maximums des amendes. L'amendement n° 8 traitait de la déchéance du droit de conduire. Les amendements n° 1 à 27 et 29 ont été rejetés ; l'amendement n° 28 a été retiré. Le projet de loi a été adopté en commission par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

M. Jacques D'Hooghe (CD&V). – *Lors de la rédaction de mon exposé d'aujourd'hui, j'ai essayé d'être modéré, mais on ne peut s'empêcher de formuler quelques remarques cyniques lors de la discussion d'un tel projet.*

De larges couches de la population considèrent la sécurité routière comme un élément particulièrement important pour la vie de l'individu, la famille et le cercle de connaissances. On peut attendre une efficacité maximale d'une nouvelle loi sur un tel terrain. Malheureusement, j'ai rarement constaté un tel décalage dans un projet de loi entre, d'une part, son contenu et, d'autre part, son titre et ses objectifs.

Un élément extrêmement important de promotion de la sécurité routière réside dans le fait que la probabilité d'être

wetsontwerp anderzijds.

Een uiterst belangrijke factor ter bevordering van de verkeersveiligheid is dat de pakkans op het rijden onder invloed van alcohol of drugs of met een te hoge snelheid gevoelig toeneemt, en dat de toegekende boetes daadwerkelijk en dus noodgedwongen kunnen worden ingevorderd. Aan beide voorwaarden is duidelijk niet voldaan. Ik dien hier dan ook een amendement in om de titel als volgt te wijzigen: Wetsontwerp houdende het wekken van de indruk bij de bevolking dat de verkeersveiligheid wordt bevorderd.

Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de diverse paarsgroene regeringen de jongste jaren vooral met woorden, veel minder met daden, hebben gepoogd de bevolking ervan te overtuigen dat voor hen verkeersveiligheid een prioritaire doelstelling is. Na enkele jaren regeringswerk realiseerde Steve Stevaert zich terdege dat er in de praktijk niet veel van in huis was gekomen en begon hij plotseling luidkeels en op verwijtende toon de federale minister van Verkeer aan te manen dringend haar verkeerstaak op te nemen. Het was hem menens, hij zou zelfs ontslag nemen indien mevrouw Durant nalatig bleef. Zelf in Vlaanderen voor de materie bevoegd, had hij met gekruiste armen zitten toekijken.

De minister was behoorlijk op haar tenen getrapt. Haar retorische dreigementen bleven niet achterwege zodat we stilaan in een spiraal van beleidsintenties terecht kwamen zonder dat de diverse regeringen in staat waren een coherent verkeersveiligheidsprogramma voorop te stellen. Wellicht is het in die sfeer en onder deze druk dat de voorliggende tekst noodgedwongen vóór de verkiezingen tot stand moest komen.

Is er dan helemaal niets goed aan het wetsontwerp? Jawel, maar men moet verduiveld hard zoeken om de pluspunten te ontwaren! Positief is de grotere autonomie die aan de gemeenten wordt toegekend inzake de verkeersorganisatie en de aanvullende verkeersreglementen.

Positief is ook het uit het strafrecht halen van een aantal welomschreven parkeerovertredingen die de verkeersveiligheid nauwelijks kunnen verstoren. Hierbij moet er evenwel voor worden gewaakt dat gemeenten uit budgettaire en winstgevend overwegingen, niet uitsluitend de aandacht op deze materie gaan richten ten koste van de daadwerkelijke verkeersveiligheidsproblemen. Noteer dat ook de sfeer in de politiezones daartoe aanleiding kan geven, gelet op de budgettaire lasten die door de politiehervorming op de politiezones wegen. Het gemeentelijk niveau voelt zich terecht bedot in de financiële uitwerking van het Octopus-akkoord.

Eveneens positief zijn de strengere opleidingscriteria en de voortgezette rijopleiding voor nieuwe bestuurders. Dat hierbij het kostenplaatje voor de gezinnen niet onder controle werd gehouden, is echter compleet onaantvaardbaar. En hiermee zijn de belangrijkste pluspunten vermeld.

Welke fundamentele tekortkomingen vertoont het wetsontwerp? Overduidelijk is dat bij paarsgroen de politieke moed ontbreekt om voor de financiële, menselijke en materiële middelen te zorgen die nodig zijn om het probleem van de verkeersveiligheid doortastend aan te pakken. Inderdaad, vele middelen zijn daartoe onontbeerlijk! Om de pakkans te verhogen moet er meer blauw op straat en dat kost

arrêté en roulant sous l'influence d'alcool ou de drogue ou à une vitesse excessive augmente sensiblement et que les amendes puissent être réellement et obligatoirement perçues. Or, ces deux conditions ne sont pas remplies. C'est pourquoi je dépose un amendement visant à modifier le titre comme suit : Projet de loi donnant l'impression à la population que l'on veille à la promotion de la sécurité routière.

Nous ne pouvons nous défaire de l'impression que les différents gouvernements arc-en-ciel ont essayé ces dernières années, davantage avec des mots qu'avec des actes, de convaincre la population que la sécurité routière était pour eux un objectif prioritaire.

Après quelques années de travail gouvernemental, Steve Stevaert a compris que très peu avait été réalisé en pratique et il a commencé à mettre la ministre fédérale en demeure d'assumer sa tâche. Il était sérieux et était même prêt à démissionner si Mme Durant continuait à être négligente.

La ministre a été vexée. Ses menaces rhétoriques n'ont pas tardé, de sorte que nous sommes peu à peu entrés dans une spirale d'intentions politiques sans que les différents gouvernements soient capables d'établir un programme de sécurité routière cohérent. C'est peut-être dans ce contexte et sous cette pression que le présent texte devait obligatoirement être établi avant les élections.

N'y a-t-il rien de bon dans ce projet ? Pas du tout, mais il faut beaucoup chercher pour découvrir les points positifs. Il est positif d'accorder une plus grande autonomie aux communes en matière d'organisation de la circulation et de réglementation complémentaire de roulage.

Le retrait du Code pénal d'une série d'infractions de stationnement bien définies perturbant peu la sécurité routière est également un point positif. Il faut veiller à ce que les communes, en raison de considérations budgétaires et lucratives, ne se focalisent pas sur cette matière au détriment des réels problèmes de sécurité routière.

Sont également positifs les critères de formation plus sévères et la formation complémentaire à la conduite pour les nouveaux conducteurs. Il est toutefois inacceptable que les frais à supporter par les ménages ne soient pas maintenus sous contrôle.

Quelles sont les lacunes fondamentales du projet de loi ? Il est évident que le gouvernement arc-en-ciel manque de courage politique pour pourvoir aux moyens financiers, humains et matériels qui sont nécessaires pour appréhender efficacement le problème de la sécurité routière. Pour augmenter la probabilité d'être pris, il faut davantage de police en rue et cela coûte de l'argent. Lorsqu'elles ont été rédigées, les amendes doivent être traitées et perçues soit par le parquet, soit par la voie administrative, ce qui exige du personnel et des moyens informatiques. Dans le projet actuel, le nombre de procès-verbaux ne diminue pas, au contraire. Dans le système pseudo-administratif de sommations de payer, comme le prévoit le nouvel article 65bis, la charge de travail va au parquet, lequel ne peut déjà pas assumer le volume actuel de travail.

Le gouvernement arc-en-ciel ne veut pas libérer de façon prioritaire les moyens indispensables à cet effet. Mais étant donné la sensibilité des citoyens, de plus en plus confrontés

geld. Eens de boetes uitgeschreven moeten zij, hetzij via de parketten, hetzij administratief worden afgehandeld en worden geïnd. Ook dat vereist personeel en informatica. In het huidige ontwerp wordt de instroom van processen-verbaal niet gereduceerd, integendeel. Bij het pseudo-administratieve systeem van bevel tot betaling, zoals in het nieuwe artikel 65bis bepaalt, wordt de werklast naar de parketten toegeschoven, die nu reeds het huidige werkvolume niet de baas kunnen.

Kortom, paarsgroen kraait luidt, maar legt geen eieren. Zij wil de noodzakelijke middelen daartoe niet prioritair vrijmaken. Maar gelet op de gevoeligheid bij de bevolking, die steeds met meer verkeershinder en verkeersonveiligheid wordt geconfronteerd en gelet op de ernst van deze problematiek, moet de schijn hoog worden gehouden.

Hiertoe grijpt de regering Verhofstadt ten eerste naar het wapen van draconische boetes, een afschrikmiddel dat slechts zeer beperkt functioneert als de kans ze te moeten betalen minimaal is. Ten tweede duldt de regering geen enkele kritiek op het gevoerde veiligheidsbeleid, want daar is de coalitie uiterst kwetsbaar. De *vaudeville* met de campagne Schamp-Dedecker en Co. was hiervoor sprekend. De Gucht in hoogsteigen persoon moest de gemoederen temperen en sprak ex cathedra het verbod uit om de actie voort te zetten. De ontmaskering was compleet!

Ik formuleer zeer tegen mijn zin dergelijke harde woorden tegen de huidige minister. Zulke scherpe kritiek lever ik liever ten aanzien van oude, vieze ministers die vandaag in deze ploeg niet meer zijn opgenomen, maar waarvan we vele voorbeelden zien wanneer we in de leeszaal de afbeeldingen van voorgangers bekijken. Ten aanzien van een liefvallige dame komen dergelijke scherpe afkeuringen nog harder over. Helaas, de plicht roept mij daartoe gezien de kwaliteit van het voorliggend document. *Trop is te veel!*

Het systeem bevel tot betaling sluit elke administratieve afhandeling buiten de parketten uit. Het administratieve afhandelingssysteem naar Nederlands model heeft duidelijk onze voorkeur. Het heeft al bewezen dat dit de werklast doet dalen en de boetes effectiever doet innen. Waarom deze nieuwe constructie nu precies beter is dan de bestaande minnelijke schikking, blijft vaag, vooral omdat de procureur des Konings *ab initio* moet oordelen of er al dan niet betwisting bestaat over de feitelijkheid van de overtreding of de identiteit van de overtreder. Bovendien worden via deze nieuwe regeling, ondanks de noodzakelijke tussenkomst van de procureur des Konings, de beoordelingsmogelijkheden van de procureur en de rechter beperkt.

Het ontwerp geeft ook geen enkele aanzet tot samenwerking met de gewesten om de infrastructuur van de wegen te verbeteren, terwijl internationaal onderzoek overduidelijk aantoonde dat een verbeterde infrastructuur heel sterk bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Ook het boetefonds van artikel 32 van het ontwerp, houdt een oneerbare bejegening in van de gemeenten en politiezones. In de haar typische stijl houdt de regering de gemeenten een wortel voor de neus. Bij nader toezien worden de gemeenten en politiezones wel degelijk om de tuin geleid. Van het nieuw opgerichte boetefonds zou een gedeelte naar de politiezones gaan als compensatie voor de financiële en operationele

aux nuisances de la circulation et à l'insécurité routière, et vu la gravité du problème, il faut sauver les apparences.

Le gouvernement Verhofstadt a d'abord recours à l'arme des amendes draconiennes, moyen dissuasif qui ne fonctionne que de manière très limitée quand le risque de devoir les payer est minime. Ensuite, le gouvernement n'émet aucune critique sur la politique de sécurité qui est menée parce que la coalition est fort fragilisée. Le vaudeville de la campagne Schamp-Dedecker et Cie est suffisamment parlant. De Gucht en personne a dû tranquilliser les esprits et a décrété ex cathedra une interdiction de poursuivre l'action.

Je formule à contrecœur des propos critiques à l'égard de la ministre actuelle. Malheureusement, le devoir m'y incite étant donné la qualité du présent document. Trop is te veel !

Le système de la sommation de payer exclut tout traitement administratif en dehors des parquets. Nous préférons le système de traitement administratif selon le modèle néerlandais. Il a déjà prouvé qu'il faisait baisser la charge de travail et que la perception des amendes était plus effective. On ne voit pas très bien en quoi ce nouveau système serait meilleur que le règlement à l'amiable existant, d'autant plus que c'est le procureur du Roi qui doit ab initio estimer s'il y a un doute sur la réalité de l'infraction ou l'identité du contrevenant ? De plus, par le biais de ce nouveau système, malgré l'intervention nécessaire du procureur du Roi, les possibilités d'appréciation du procureur et du juge sont limitées.

Le projet ne donne aucune impulsion à la collaboration avec les régions pour améliorer l'infrastructure des routes, alors que les études internationales montrent clairement qu'une amélioration des infrastructures contribue grandement à la sécurité routière.

Le fonds des amendes prévu à l'article 32 du projet traite les communes et les zones de police de façon irrévérencieuse. Le gouvernement agite une carotte devant le nez de ces dernières, lesquelles sont grugées. Une partie du fonds des amendes nouvellement créé devait aller aux zones de police en compensation des efforts financiers et opérationnels qu'elles accomplissent dans la lutte contre l'insécurité routière. Mais le régime antérieur de la nouvelle loi communale, où 7,5% des recettes des amendes et des condamnations pénales étaient attribués aux communes en soutien du fonctionnement du corps de police, est supprimé. En 1995, par exemple, 161 millions de francs belges ont été attribués aux communes. Entre-temps, beaucoup de nouvelles tâches ont été confiées aux zones de polices, comme un contrôle supplémentaire des routes régionales hors agglomération. L'Association flamande des Villes et Communes a traduit cela en chiffres. Selon la nouvelle réglementation, par le biais du fonds des amendes, moins de 120 millions seront partagés en 2003 entre les 196 zones de police, bien que celles-ci aient généré en un an 2 milliards de francs belges de recettes en accomplissant des efforts supplémentaires en matière de sécurité routière.

Les zones de police ne sont donc pas indemnisées pour leurs missions dans le cadre de la sécurité routière. En 2003, elles reçoivent un montant inférieur à celui qu'elles pouvaient obtenir en vertu de la réglementation de 1995. On se moque des villes et communes.

inspanningen die zij leveren in de strijd tegen de verkeersonveiligheid. Maar, de vroegere regeling in de nieuwe gemeentewet, waarbij 7,5 procent van de ontvangsten uit boetes en strafrechtelijke veroordelingen aan de gemeenten werd toegewezen voor de ondersteuning van de werking van het politiekorps, wordt afgeschaft. In 1995 werd bijvoorbeeld nog 161 miljoen oude franken aan de gemeenten toegewezen. Inmiddels kregen de politiezones er heel wat nieuwe taken bij, zoals extra toezicht op de gewestwegen buiten de agglomeratie. De Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten becijferde dat in de nieuwe regeling via het boetefonds in 2003 minder dan 120 miljoen oude franken zou worden verdeeld onder de 196 politiezones, hoewel die op één jaar tijd 2 miljard oude franken extra ontvangsten hebben gegenereerd door supplementaire inspanningen voor de verkeersveiligheid.

De politiezones worden dus niet vergoed voor hun taken in het kader van de verkeershandhaving. Ze krijgen anno 2003 niet eens het bedrag dat ze mochten ontvangen in de regeling anno 1995. De steden en gemeenten worden gewoon voor de gek gehouden!

Het is positief dat de bijscholing na het behalen van het rijbewijs verplicht wordt voor nieuwe bestuurders. Dat wordt nagelaten de kosten van de rijopleiding en van de bijscholing van de nieuwe bestuurders te matigen, vinden we echter een leemte. Voor een modaal gezin, waarin meerdere kinderen een rijbewijs moeten halen, worden de opleidingskosten in de praktijk vaak ondraaglijk. Het vastleggen van maximumtarieven lijkt ons een haalbare kaart. Het argument dat de minister naar voren brengt dat de EU dit onmogelijk maakt, lijkt na controle onjuist. Ook blijven we pleiten voor de invoering van de 6% BTW-regeling voor rijopleidings- en bijscholingskosten.

Wij betreuren dat naar de gemakkelijksoplossing werd gegrepen door draconische boetes in te voeren. De minister ontkent dit en zegt dat de toename beperkt is tot 10%. Ook dit is volledig onjuist. De herclassificatie van de overtredingen, waarbij een verschuiving merkbaar is naar zwaardere overtredingen, brengt in de praktijk met zich mee dat bepaalde overtredingen beboet zullen worden aan barema's die twee of driemaal zo hoog zullen zijn dan de huidige.

Bovendien is het totaal onverantwoord dat in een verkeerswetgeving de opdecimen met 10% worden verhoogd op alle strafrechtelijke boetes, dus niet enkel op de verkeersboetes. Zoals de Raad van State terecht opmerkt, hoort dergelijke maatregel niet thuis in een wetgeving op de verkeersveiligheid. Hoe dan ook zal deze nieuwe boeteregeling sociale drama's met zich meebrengen. Dat een snelheidsovertreding met 10 km per uur voor de politierechtbank minimaal zal worden beboet met een bedrag van ongeveer 11.000 oude franken en kan oplopen tot ongeveer 55.000 oude franken lijkt ons niet redelijk. In ieder geval staat de boete niet in verhouding tot de ernst van de overtreding.

Voortaan zullen drie procedures van sanctioneren van verkeersovertredingen naast elkaar bestaan: de veroordeling voor de politierechtbank, de minnelijke schikking en de nieuwe regeling van bevel tot betaling. Voor overtredingen met eenzelfde classificatiegraad zullen zeer uiteenlopende boetebedragen worden bepaald, naar gelang de gevolgd

Imposer des cours de perfectionnement aux nouveaux conducteurs après l'obtention du permis de conduire est une bonne chose. Le projet oublie toutefois de modérer les coûts de la formation à la conduite et des cours de perfectionnement des nouveaux conducteurs, ce qui constitue pour nous une lacune. Pour une famille moyenne, où plusieurs enfants doivent obtenir le permis de conduire, ces coûts sont souvent excessifs. La fixation de tarifs maximaux nous paraît une solution possible. Il n'est pas vrai que l'UE ne le permette pas, comme l'affirme le ministre. Nous préconisons également l'instauration d'une TVA de 6% pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement.

Nous déplorons que l'on ait opté pour la solution de facilité en instaurant des amendes draconiennes. La ministre prétend que la hausse ne dépasse pas 10%. C'est totalement faux. La reclassification des infractions, dans le sens d'un alourdissement, entraîne, pour certaines infractions, des amendes deux ou trois fois supérieures aux amendes actuelles.

Il est en outre totalement injustifié de majorer de 10%, dans une législation relative à la sécurité routière, les décimes additionnels sur toutes les amendes pénales et pas seulement sur les amendes routières. Le Conseil d'État l'a d'ailleurs signalé. Ce nouveau régime d'amendes provoquera des drames sociaux. Il n'est pas raisonnable d'imposer une amende pouvant aller jusqu'à 55.000 anciens francs pour un excès de vitesse de 10 km/h. Une telle amende n'est pas proportionnée à la gravité de l'infraction.

Trois procédures de sanction des infractions au code de la route coexisteront désormais : la condamnation devant le tribunal de police, la transaction et les nouvelles règles relatives à la sommation de payer. Des infractions du même degré seront passibles d'amendes très divergentes selon la procédure suivie. Il n'y a aucune cohérence dans les montants des amendes. Pourquoi un excès de vitesse est-il sanctionné par une amende différente s'il est constaté par un radar automatique ou par un agent de police ? C'est inacceptable.

On ne tient pas compte des effets pervers du projet dans certains domaines connexes, comme l'assurance. De nombreuses polices d'assurance prévoient des actions récursoires contre les assurés en cas d'infraction grave. Les compagnies d'assurance risquent de profiter de la nouvelle classification des infractions et de l'extension des infractions graves pour se retourner contre les assurés.

Certains critères employés pour classifier les infractions reposent sur des éléments subjectifs. Un des critères employés pour les infractions les plus graves est ainsi : « comportements de conduite de véhicule dont les conséquences dommageables prévisibles sont généralement d'un haut degré de gravité, notamment de par la probabilité accrue de causer un accident ». Quoique l'on fasse, dès qu'on circule à bord de sa voiture sur la voie publique, la probabilité d'accident est accrue.

Enfin, je voudrais mettre en évidence les nombreuses imperfections juridiques du projet. Nous avons ainsi fait remarquer en commission qu'il est inacceptable de subordonner la possibilité de recours au paiement préalable de l'amende fixée au départ. Le montant de celle-ci n'a

procedure. Er bestaat geen enkele coherentie tussen die bedragen. Een snelheidsovertreding waarbij de maximumsnelheid met 10% wordt overschreden, kan bij een minnelijke schikking beboet worden met ongeveer 2.000 oude franken, voor de politierechtbank kan dit schommelen tussen 11.000 en 55.000 oude franken en bij een bevel tot betaling zal dit afhankelijk zijn van een nog uit te vaardigen koninklijk besluit, waarbij het minimumtarief evenwel 11.000 oude franken zal bedragen. Waar zit de logica? Waar zit de coherentie? Waarom moet een snelheidsovertreding vastgesteld door een onbemande camera anders worden beboet dan een overtreding vastgesteld door een politieagent? Ook dat is voor ons onaanvaardbaar. Er wordt niet eens gepoogd om enige coherentie door te voeren.

Er wordt geen rekening gehouden met de perverse effecten van het ontwerp op verwante domeinen zoals de verzekering. In heel wat polissen zijn regresvorderingen op de verzekerden bepaald ingeval van een zware overtreding. De nieuwe classificatie van de overtredingen en de uitbreiding van de zware overtredingen, dreigt een instrument te worden in handen van de verzekeringsmaatschappijen om de uitbetalingen te verhalen op de verzekerden.

Vele classificatiecriteria inzake de overtredingen alsook de concretisering hiervan bevatten louter subjectieve omschrijvingen. Ik geef een voorbeeld: één van de classificatiecriteria voor de zwaarste overtredingen wordt omschreven als "rijgedrag met voorzienbare schadelijke gevolgen door de toegenomen waarschijnlijkheid van het veroorzaken van een ongeval". Een wagen op de openbare weg brengen betekent in ieder geval reeds een toegenomen waarschijnlijkheid van het veroorzaken van een ongeval.

Tot slot willen wij nog wijzen op vele juridische onvolkomenheden. Zo hebben wij in de commissie opgemerkt dat het onaanvaardbaar is de beroepsmogelijkheid afhankelijk te maken van de voorafgaande betaling van de oorspronkelijk vastgestelde boete. Dit laatstgenoemde boetebedrag is overigens door geen enkele rechterlijke beslissing vastgelegd. Van schending van de rechten van de verdediging gesproken!

Wanneer moet worden overgegaan tot gedwongen invordering van een boete, bepaalt de nieuwe wet alleen dat de ontvanger van de penale boeten het voertuig waarmee de overtreding werd begaan of het voertuig van de overtreder kan opleggen. De ontvanger kan dus het voertuig waarmee de overtreding werd begaan, maar dat eigendom is van een derde, weliswaar laten aftakelen, maar hij kan dat voertuig niet gedwongen verkopen. Met andere woorden, zijn probleem inzake invordering blijft onopgelost.

De vraag rijst dan ook waarom er in de nieuwe wet uitsluitend wordt voorzien in de uitvoering wanneer het gaat om het voertuig waarmee de overtreding gebeurde of een ander voertuig dat op naam van de overtreder ingeschreven staat. Het is duidelijk dat de jacht op het voertuig in zeer veel gevallen finaal tot geen praktisch resultaat zal leiden en dat de invordering vrijwel steeds gevoelig zal worden vertraagd. Waarom wordt hier niet verwezen naar deel V van het Gerechtelijk Wetboek, waarin de middelen van tenuitvoerlegging worden beschreven? Wil men afwijken van het gemeen recht? Zo ja, waarom? In heel wat gevallen zouden andere beslagregelingen veel efficiënter en sneller zijn. Is het de bedoeling dat er wat betreft de inning van de

d'ailleurs fait l'objet d'aucune décision de justice. Il s'agit d'une violation flagrante des droits de la défense.

En cas de recouvrement forcé d'une amende, le receveur des amendes pénales peut faire saisir le véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou le véhicule du contrevenant. Il ne peut toutefois procéder à la vente forcée si le véhicule appartient à un tiers. Dans ce cas, le problème du recouvrement reste sans solution.

On peut par ailleurs se demander pourquoi la nouvelle loi ne prévoit l'exécution que pour le véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou un autre véhicule au nom du contrevenant. Il est évident que la recherche du véhicule restera souvent sans résultat. Pourquoi ne pas faire référence à la Cinquième partie du Code judiciaire définissant les voies d'exécution ? Ce serait souvent bien plus efficace. Veut-on s'écarter du droit commun ? Pourquoi ? L'objectif est-il, quant à la perception des amendes, d'empêcher que l'on saisisse d'autres éléments du patrimoine du contrevenant ?

Pourquoi déroge-t-on, en ce qui concerne la sommation de payer en cas d'excès de vitesse, aux dispositions du droit commun applicables à toute autre exécution forcée pécuniaire, quelle que soit la nature du titre exécutoire ? Quid de la vente ? La loi ne prévoit pas de privilège. Il faudrait de toute façon lancer une procédure de distribution par contribution. Tout le monde aura compris que notre groupe ne peut voter en faveur d'un projet qui présente tant de défauts.

boete, niet aan de andere vermogensbestanddelen van de overtreder kan worden geraakt?

Kortom, waarom wordt er voor wat het bevel tot betalen inzake snelheidsovertredingen betreft, afgeweken van de gemeenrechtelijke bepalingen, die overigens toepasselijk zijn op elke andere pecuniaire gedwongen uitvoering, ongeacht de aard van de uitvoerbare titel? En wat na de verkoop? De wet voorziet niet in een voorrecht. Er zou hoe dan ook een procedure van evenredige verdeling moeten worden gevoerd.

Ik laat het bij deze bedenkingen. Iedereen zal wel hebben begrepen dat onze fractie een dergelijk gebrekkig ontwerp, noch vanuit inhoudelijk, noch vanuit juridisch oogpunt kan goedkeuren.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Ik wil toch even reageren op het betoog van de heer D’Hooghe, want hij levert nogal scherpe kritiek op de regering.

De heer Hugo Vandenberghe (CD&V). – Als er regeringsontwerpen worden besproken, mogen er natuurlijk alleen complaisanceteksten worden voorgelezen!

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Alsof de vorige regering uitmuntte in het verkeersveiligheidsbeleid! Ik heb lang moeten nadenken om mij voor de geest te kunnen halen wie de vorige minister van mobiliteit was. Ik geloof dat het de heer Daerden was en dat er ook een staatssecretaris was belast met de Verkeersveiligheid. Ik moet zeggen dat zij weinig indruk hebben gemaakt en dat ze niet veel hebben gedaan in verband met verkeersveiligheid. Met al zijn voorstellen zat de heer Ansoms als het ware in de oppositie. De huidige regering heeft daar wel werk van gemaakt. Zij heeft duidelijke lijnen uitgezet en een vernieuwend wetsontwerp ingediend.

De heer René Thissen (CDH). – *Mijnheer de voorzitter, wij zullen de heer Malcorps eens moeten uitleggen wat wij op dat vlak al allemaal hebben verwezenlijkt.*

De heer Jacques D’Hooghe (CD&V). – *Mijnheer Malcorps, u wil de indruk wekken dat er niets is gebeurd, maar u moet de cijfers van het aantal verkeersdoden en van de zware ongevallen in de vorige zittingperiode eens bekijken!*

De heer Jean-François Istasse (PS). – *Met het wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid bewijst de regering dat ze vooruitgang wil boeken. Ons land mag niet langer de zwakke schakel in Europa zijn. Het is onaanvaardbaar dat meer dan 1500 mensen, onder wie heel wat jonge chauffeurs, elk jaar op onze wegen worden gedood. Daarom steunt mijn fractie dit wetsontwerp, dat als doel heeft die tragische balans resoluut te doen omslaan.*

Er zijn vijf essentiële punten in dit wetsontwerp. Het eerste is van psychologische aard. Elke bestuurder van een wagen moet zich bewust worden van zijn verantwoordelijkheid als hij op de openbare weg rijdt. Deze wet kan daartoe een efficiënt instrument zijn omdat ze de zware overtredingen op de voorgrond stelt. Deze wet is niet uitsluitend gefocust op de angst voor repressie. Er wordt ook veel belang gehecht aan opleiding en bijscholing van de chauffeurs.

Het tweede punt is de informatie voor de weggebruikers. Voordat onwettig gedrag op de weg wordt bestraft, moeten de

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Je voudrais réagir aux propos de M. D’Hooghe qui critique assez sévèrement le gouvernement.*

M. Hugo Vandenberghe (CD&V). – *Quand on examine des projets gouvernementaux, on ne peut bien sûr lire que des textes de complaisance !*

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Comme si le précédent gouvernement s’était illustré dans la politique en matière de sécurité routière ! Le précédent ministre de la Mobilité – M. Daerden, je pense – et le secrétaire d’État chargé de la Sécurité routière n’ont pas réalisé grand-chose. Toutes les propositions de ce dernier, M. Ansoms, sont restées lettre morte. Le gouvernement actuel s’est lui attaqué au problème et a déposé un projet novateur.*

M. René Thissen (CDH). – *Monsieur le président, il va falloir qu’on explique un peu à monsieur Malcorps, tout ce que nous avons déjà fait sur ce plan.*

M. Jacques D’Hooghe (CD&V). – *Monsieur Malcorps, vous voulez donner l’impression que rien n’a été fait, mais prenez donc connaissance des chiffres relatifs au nombre de victimes de la route et d’accidents graves sous la précédente législature !*

M. Jean-François Istasse (PS). – *À travers le projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, le gouvernement manifeste son intention d’aller de l’avant, notre pays ne pouvant plus demeurer le maillon faible des pays européens en cette matière. Il est en effet inacceptable que plus de 1500 personnes, dont un nombre élevé de jeunes conducteurs, soient tuées chaque année sur nos routes. Pour cette raison, mon groupe souscrit à ce projet de loi qui vise résolument à modifier ce bilan tragique.*

De cette loi, cinq éléments me paraissent essentiels et retiendront plus particulièrement mon attention. Le premier relève de la psychologie. Chaque conducteur d’un véhicule doit, en effet, prendre conscience de sa responsabilité lorsqu’il circule sur la voie publique. Dès lors, cette loi peut constituer un outil efficace permettant cette prise de conscience car elle met en exergue les comportements fautifs les plus graves. Mais cette loi ne joue pas pour autant uniquement sur la corde de la peur de la répression, elle donne également toute son importance à la formation

weggebruikers aan de hand van een treffende informatiecampagne bewust worden gemaakt van hun verantwoordelijkheid.

Het derde punt heeft betrekking op de samenwerking tussen het ministerie van Mobiliteit en Vervoer, de politiezones, de regionale en de gemeentelijke overheden. Die samenwerking is onontbeerlijk om de dwingende richtlijnen op alle niveaus op een coherente manier te kunnen opleggen.

Het vierde punt betreft het aantal controles. Deze wet zal dode letter blijven als er niet meer controles worden uitgevoerd. Meer controles betekent natuurlijk meer politie op de openbare weg. Alleen al de aanwezigheid van politie zal een afschrikkings- en dus een preventief effect hebben op het gedrag van de chauffeurs. Dat is een prioriteit. De controles in de strikte zin moeten echter in de eerste plaats gericht zijn op het meest gevaarlijke rijgedrag. Anders zou de wet haar doel voorbij schieten. Ze zou dan uitsluitend als een instrument van blinde repressie worden beschouwd. Het gaat om de juiste maat.

Het vijfde element is de tegenhanger van het vorige. Het betreft de essentiële rol van de rechter in al die procedures. Tijdens de besprekingen in de commissie kwam de verhoging van de boetes uitgebreid aan bod. Het probleem is echter relatief, aangezien de feitenrechter in elk afzonderlijk geval soeverein kan oordelen. Het is dus belangrijk dat de rechter de bevoegdheid behoudt om het concrete bedrag van de boete te kunnen aanpassen om een rechtvaardige beslissing te kunnen nemen die aangepast is aan de inkomsten van degene die veroordeeld wordt. Wij zullen er op toezien dat dit principe van de bevoegdheid van de rechter strikt wordt toegepast.

De regering stelt zich tot doel het aantal verkeersdoden tegen 2010 te halveren. Wij onderschrijven die politieke doelstelling uiteraard. Wij zullen dit wetsontwerp dus goedkeuren.

De heer Didier Ramoudt (VLD), corapporteur. – België telt jaarlijks ongeveer 1.400 dodelijke verkeersslachtoffers, wat neerkomt op vier doden per dag. We kunnen hier niet genoeg op hameren omdat deze cijfers bij elke burger moeten indringen. De overheid heeft de plicht om deze waanzin op de wegen te stoppen.

De vraag die de regering bezighoudt, is hoe dit probleem het best wordt aangepakt. Het is duidelijk dat alleen een geïntegreerde benadering, waarbij elk departement, elk niveau en elke actor een specifieke rol dient te spelen, succesvol kan zijn. Het voorliggende wetsontwerp kadert dan ook in een veel breder geheel. Ook andere beleidsniveaus onttrekken

continuée des conducteurs.

Le deuxième élément relève de l'information destinée aux usagers de la route. Elle nous apparaît comme un préalable indispensable, au-delà de la seule répression *a posteriori* des comportements illicites des usagers de la route afin d'informer et de sensibiliser ceux-ci quant à leur responsabilité et ce, par le biais d'une campagne d'information adéquate.

Le troisième élément relève de l'indispensable collaboration qui sera nécessaire entre notamment le ministère de la Mobilité et des Transports, les zones de police, les autorités régionales et communales qui ont tout intérêt à travailler en synergie avec la ministre de la Mobilité et des Transports afin d'imposer, à tous les niveaux, des directives contraignantes dans un souci de cohérence.

Le quatrième élément concerne le nombre de contrôles. Cette loi restera lettre morte si un plus grand nombre de contrôles ne sont pas organisés. Certes, les contrôles impliquent une présence accrue des forces de police sur la voie publique. À n'en point douter, cette présence jouera, à elle seule, un rôle dissuasif et donc préventif sur les comportements des conducteurs. Il s'agit d'une priorité. Mais les contrôles, à strictement parler, devront être prioritairement ciblés sur les comportements les plus dangereux adoptés par les conducteurs. Il en serait autrement que la loi manquerait son objectif car elle serait alors perçue uniquement comme un moyen de répression aveugle. Tout est donc question de mesure et d'opportunité.

Le cinquième élément est le corollaire du précédent. Il concerne la place essentielle occupée par le juge dans toutes ces procédures. Il a beaucoup été question, lors de nos débats en commission, de l'augmentation du tarif des amendes. Il s'agit d'un problème relatif puisque le juge du fond conserve un pouvoir d'appréciation souverain pour chaque cas d'espèce qu'il devra trancher. En conséquence et en toute hypothèse, il est essentiel que le juge conserve le pouvoir de moduler le montant des amendes *in concreto* afin que sa décision soit juste et proportionnée aux revenus d'une personne qui se verrait condamnée pour un acte délictueux. Nous resterons attentifs à ce que ce principe de Justice reste de stricte application.

En conclusion, le gouvernement entend, d'ici à 2010, diminuer de moitié le nombre de décès dus à un accident de la route. Bien entendu, nous ne pouvons que souscrire à cette volonté politique. Par conséquent, nous soutiendrons ce projet, dans le respect des valeurs sociales qui sont celles de notre groupe.

M. Didier Ramoudt (VLD), corapporteur. – *Chaque année, 1.400 personnes sont tuées sur les routes belges, ce qui correspond à quatre morts par jour. Nous ne saurions trop insister sur ces chiffres. Chaque citoyen doit en être conscient. Les pouvoirs publics ont le devoir d'arrêter cette folie.*

La question qui préoccupe le gouvernement est celle-ci : comment agir au mieux contre ce problème ? Il est évident que seule une approche intégrée, associant chaque département, chaque niveau et chaque acteur, peut être couronnée de succès. Le présent projet s'inscrit dès lors dans un cadre beaucoup plus large. Les autres niveaux de pouvoir

zich niet aan hun verantwoordelijkheid. De Vlaamse regering maakt extra middelen vrij om de 'zwarte punten' weg te werken. We kunnen niet loochenen dat ook een gebrekkige weginfrastructuur oorzaak is van een groot aantal verkeersongevallen. Daarnaast kondigen de politiediensten meer controles aan en is de 'BOB-campagne', naar goede jaarlijkse gewoonte, opnieuw gelanceerd. Zelfs private partners zetten hun beste beentje voor. De actie Levenslijn van de Vlaamse commerciële zender bewijst dat ook private partners een belangrijke bijdrage kunnen leveren in het sensibiliseren van de bevolking.

De minister heeft in haar wetsontwerp een aantal belangrijke en noodzakelijke initiatieven genomen die alle betrokkenen responsabiliseren en betrekken in de strijd voor een veiliger verkeer. Zo krijgen de gemeenten meer autonomie in het bepalen van hun verkeersreglementen en kunnen de politiezones een deel van de opbrengst van de verkeersboetes toegewezen krijgen, op voorwaarde dat ze een overeenkomst hebben gesloten met de minister bevoegd voor verkeer en mobiliteit.

In overleg met Justitie werd een nieuwe procedure van bevel tot betaling, opgelegd door de Procureur des Konings, ingevoerd. Die moet verhinderen dat de procureur met processen-verbaal wordt overstelpt en noodgedwongen een groot aantal PV's seponeert. Het blijft echter afwachten hoe de nieuwe procedure precies zal werken. We mogen de vraag of verkeersovertredingen dienen te worden afgehandeld via strafrechtelijke dan wel administratieve kanalen in de toekomst niet uit de weg gaan.

Even belangrijk is het feit dat de minister bevoegd voor verkeer een advies moet uitbrengen over het Nationaal Veiligheidsplan, waarin de prioriteiten voor onze politiediensten zijn opgesomd. Op die manier kan de minister meer sturing geven aan de aanpak van de verkeersveiligheid door onze politiediensten.

Tenslotte zullen ook de nieuwe bestuurders een bijkomende inspanning moeten leveren. Het is misschien wel een open deur intrappen, maar het verkeer is in de loop der jaren steeds drukker en complexer geworden. Een goede theoretische en technische opleiding, bijvoorbeeld technieken van defensief rijden en voldoende rijervaring, zijn van vitaal belang om zich veilig in het verkeer te kunnen begeven. De rijopleiding zal dus fundamenteel moeten worden hervormd. De minister moet dan wel waken over de betaalbaarheid van de cursussen. Wanneer de theoretische opleiding reeds in het secundair onderwijs wordt gegeven, kan de technische rijopleiding uitgebreid worden en blijft ze betaalbaar. Onderwijs is echter een bevoegdheid van de gemeenschappen.

Ik zie in de statistieken van de GOCA over de slaagpercentages van rijexamens dat slechts 55% slaagt in het theoretische examen. Is dat niet verschrikkelijk? De cijfers van de praktijkexamens op privé-terrein zijn even slecht. Slechts 71% slaagt in de eerste poging en op de openbare weg is dat 61%. Vandaar dat ik de minister met aandrang vraag om een gesprek met de gemeenschappen en gewesten op gang te brengen om hen ervan te overtuigen dat die examens in de school moeten worden afgelegd en dat het verkeersreglement een deel moet zijn van de eindtermen, zodat elke student die afstudeert het verkeersreglement ten gronde kent en zich de

ne fuient pas davantage leurs responsabilités. Le gouvernement flamand, les services de police et même des partenaires privés ont ainsi pris des initiatives dans ce domaine.

Le projet de la ministre contient plusieurs mesures importantes et indispensables qui responsabilisent toutes les personnes concernées et les associent à la lutte pour une plus grande sécurité sur les routes. Les communes bénéficient ainsi d'une plus grande autonomie pour édicter leurs règles de circulation et les zones de police peuvent obtenir une partie du produit des amendes, à condition de conclure une convention avec le ministre ayant les transports et la mobilité dans ses attributions.

Une nouvelle procédure de sommation de payer, émanant du Procureur du Roi, a été instaurée en concertation avec le département de la Justice. Celle-ci vise à éviter que le procureur, submergé de procès-verbaux, soit forcé de les classer sans suite. Reste à voir comment la nouvelle procédure fonctionnera dans la pratique. Nous ne pourrons éluder à l'avenir la question de savoir si les infractions au code de la route doivent être traitées par les canaux judiciaires ou administratifs.

Le fait que le ministre ayant les transports dans ses attributions doive émettre un avis sur le plan national de sécurité, qui énonce les priorités des services de police, est un élément tout aussi important. Le ministre peut ainsi orienter davantage l'action des services de police dans le domaine de la sécurité routière.

Enfin, les nouveaux conducteurs devront fournir un effort supplémentaire. Le trafic est de plus en plus dense et complexe. Il est donc vital d'avoir reçu une bonne formation théorique et technique et d'avoir une expérience de la conduite suffisante pour pouvoir circuler en toute sécurité sur les routes. La formation à la conduite devra donc faire l'objet d'une réforme fondamentale. La ministre devra toutefois veiller à ce que les cours de conduite restent abordables. Si la formation théorique est déjà dispensée dans l'enseignement secondaire, la formation technique peut être élargie tout en restant abordable. L'enseignement relève toutefois de la compétence des communautés.

Selon les statistiques du GOCA, seuls 55% réussissent l'examen théorique. N'est-ce pas effrayant ? Les pourcentages de réussite de l'examen pratique ne sont guère meilleurs. C'est pourquoi j'insiste pour que la ministre tâche de convaincre les communautés et régions de la nécessité d'organiser ces examens à l'école et d'inscrire le code de la route dans les seuils de compétences. Chaque étudiant sortant de l'école aura ainsi une connaissance approfondie du code de la route et pourra s'épargner les frais de l'examen théorique.

La plupart des mesures proposées sont imposées d'en haut. Le VLD est cependant convaincu que c'est avant tout au niveau local qu'il faut assurer la sécurité sur les routes. Par le biais des plans zonaux de sécurité, les zones de police peuvent faire de la sécurité routière une priorité et ont la possibilité d'y affecter du personnel et des moyens. Elle y sont encouragées puisqu'une partie des amendes infligées par la police locale sera octroyée aux zones de police qui prendront suffisamment d'initiatives pour promouvoir la sécurité

kosten van het theoretische examen kan besparen.

De meeste van de voorgestelde maatregelen worden van bovenaf opgelegd. De VLD is er echter van overtuigd dat veilig verkeer in eerste instantie op het lokale niveau dient te worden gerealiseerd. Via de zonale veiligheidsplannen kunnen de politiezones verkeersveiligheid tot één van de prioriteiten maken en hebben ze de volle mogelijkheid hiervoor mensen en middelen vrij te maken. Ze worden daartoe extra aangemoedigd aangezien de federale overheid een deel van de boetes die de lokale politie uitschrijft, zal toewijzen aan de politiezones die voldoende initiatieven ontplooiën ter bevordering van een veiliger verkeer.

We moeten er echter mee rekening houden dat niet alle politiezones de nodige mensen en middelen kunnen vrijmaken voor verkeersveiligheid. Daarom pleiten wij voor interzonale samenwerking. Voorts zien we uit naar het voorontwerp van de regering dat de hulpagenten meer bevoegdheden zal geven.

De VLD heeft in het verleden steevast gepleit voor meer controles. We mogen echter niet naïef zijn: meer controles zonder dat die controles tot een ernstige sanctie leiden, is zinloos; even zinloos als hoge straffen voor feiten die zelden worden gecontroleerd. De VLD gelooft enkel in controles op voorwaarde dat er een sanctie aan gekoppeld is. De huidige bestraffingsmogelijkheden moesten hoe dan ook worden aangepast. De nog steeds wettelijk voorgeschreven vervangende gevangenisstraf wordt eindelijk geschrapt. De intrekking van het rijbewijs wordt evenwel als bijkomende sanctiemogelijkheid ingevoerd.

De vraag die de meeste mensen bezighoudt, is wellicht of de verkeersboetes nu inderdaad fors stijgen. Een nauwkeurige studie van de voorstellen nuanceert voor een deel de vermeende stijging. Ik geef een voorbeeld. Een snelheidsovertreding van 20 kilometer per uur boven de wettelijk toegelaten snelheid of het niet verlenen van voorrang, worden momenteel als zware overtredingen beschouwd en worden op basis van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement en de politie van het wegverkeer beboet met een bedrag van 250 tot 2500 euro. Volgens de nieuwe koninklijke besluiten die nog door de ministerraad moeten worden goedgekeurd, zullen deze overtredingen worden beschouwd als een overtreding van de tweede graad en bijgevolg aanleiding geven tot een boete van 275 tot 2750 euro. Dat is een stijging van 10%, die hoofdzakelijk te wijten is aan een verhoging van de wettelijke opdecimen, die de laatste decennia ongewijzigd waren gebleven.

Voor de VLD-fractie is er enkel een probleem voor de gewone verkeersovertredingen, die volgens de plannen van de minister zouden worden gecatalogeerd als zware overtredingen van de eerste graad. We denken hier aan gsm-gebruik achter het stuur, gevaarlijk parkeren, het niet dragen van de gordel. Voor gewone verkeersovertredingen bedraagt het tarief 50 tot 1250 euro. In de toekomst zouden de boetes kunnen oplopen van 275 tot 1375 euro, een vervijfvoudiging van het minimumtarief. Dit is onaanvaardbaar.

De minister heeft tijdens de bespreking in de Kamer beloofd dat er rekening zal worden gehouden met onze bezwaren en dat de koninklijke besluiten die de sancties vastleggen voor de in de vorige alinea opgesomde overtredingen, zullen worden

routière.

Nous devons toutefois tenir compte du fait que toutes les zones de police ne sont pas en mesure d'affecter le personnel et les moyens nécessaires à la sécurité routière. Nous plaidons donc pour une collaboration interzonale et attendons l'avant-projet du gouvernement octroyant davantage de compétences aux auxiliaires de police.

Dans le passé, le VLD a toujours préconisé une multiplication des contrôles. Il ne faut toutefois pas être naïf : réaliser davantage de contrôles sans prévoir de sanction sérieuse n'a aucun sens. Le VLD ne croit à l'efficacité des contrôles que s'ils sont assortis d'une sanction. Il fallait de toute façon adapter les possibilités actuelles de sanction. La peine subsidiaire de prison est enfin supprimée. Le retrait du permis de conduire devient toutefois une possibilité de sanction supplémentaire.

Les citoyens se demandent s'il est vrai que les amendes augmentent fortement. Une étude consciencieuse des propositions permet de nuancer en partie cette prétendue hausse. L'augmentation du montant de l'amende s'explique parfois essentiellement par l'accroissement des décimes additionnels légaux, restés inchangés depuis plusieurs décennies.

Pour le VLD, le seul problème que pose le projet est le fait que certaines infractions ordinaires, comme l'utilisation d'un GSM au volant, le stationnement dangereux et l'absence de port de la ceinture de sécurité, sont classées dans la catégorie des infractions graves du premier degré. Pour ces infractions, le tarif minimum des amendes pourrait être quintuplé. C'est inacceptable.

Lors de la discussion à la Chambre, la ministre a promis de tenir compte de nos objections et de fonder les sanctions prévues dans les arrêtés royaux pour ces infractions sur certaines circonstances objectives. Il faut ainsi se demander si le contrevenant met d'autres personnes que lui-même en danger. Nous aimerions savoir si l'utilisation du GSM au volant sera considérée comme une infraction ordinaire ou grave.

gebaseerd op een aantal objectieve omstandigheden. We ontkennen niet dat het niet dragen van de gordel onverstandig is en dat daartegen moet worden opgetreden. Bij het beteugelen van dergelijke overtredingen moet evenwel worden nagegaan of de betrokkene enkel zichzelf of ook de passagiers in gevaar brengt.

Voor alle duidelijkheid zouden we graag weten of gsm-gebruik achter het stuur als een gewone dan wel als een zware overtreding zal worden beschouwd.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – Tot vóór drie jaar bestond er ter zake geen enkele regelgeving. Ik heb een verbod op gsm-gebruik achter het stuur ingevoerd. Dat blijft een gewone overtreding.

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Ik neem akte van het feit dat het gebruik van een GSM achter het stuur een gewone overtreding is. Geldt hetzelfde voor het niet dragen van de veiligheidsgordel?

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – We hebben het daar uitvoerig over gehad in de Kamer. Het dragen van de veiligheidsgordel is een beschermende maatregel voor de bestuurder en de inzittenden van de wagen en heeft niets te maken met de bescherming van de zwakke weggebruiker. Het blijft dus een gewone overtreding, maar ik hoop dat de controles zullen worden opgevoerd, want zoals u zelf zegt, is het onverstandig om de gordel niet te dragen.

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Wat de omschrijving 'gevaarlijk parkeren' betreft, kan men verschillende situaties hebben. In stadskernen wordt parkeren soms heel moeilijk. Hoe moet men bijvoorbeeld een gehandicapte of een bejaarde ophalen waar er een busbaan is, met daarnaast een fietspad en daarnaast een trottoir die niet mogen belemmerd worden, zonder een overtreding te begaan?

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – Gevaarlijk parkeren, zoals parkeren op een zebrapad, een fietspad, een plaats voor gehandicapten of een voetpad, worden zware overtredingen van eerste categorie. In sommige omstandigheden is het wegens de infrastructuur moeilijk om te laden of te lossen of minder mobiele personen op te halen. Voor het kortstondig stilstaan op plaatsen waar de infrastructuur geen andere mogelijkheid openlaat, zal men enkel een opmerking krijgen en dat is uiteraard geen parkeerovertreiding.

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Daarom vraag ik u om in het koninklijk besluit het 'gevaarlijk parkeren' te rubriceren, zodat het voor de verbalisanten duidelijker wordt of het om een zware overtreding gaat dan wel om een gewone.

(Voorzitter: de heer Jean-Marie Happart, ondervoorzitter.)

Om het debat rond de hoge verkeersboetes af te sluiten, wijst de VLD op het feit dat de politierechter zijn volle appreciatiebevoegdheid behoudt. Het komt ook zeer zelden

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Jusqu'il y a trois ans, il n'existait aucune règle en la matière. J'ai instauré une interdiction de l'utilisation du GSM au volant. Cela reste une infraction ordinaire.

M. Didier Ramoudt (VLD). – Je prends acte du fait que l'utilisation d'un GSM au volant constitue une infraction ordinaire. En est-il de même pour l'absence de port de la ceinture de sécurité ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Nous avons longuement discuté de ce problème à la Chambre. Le port de la ceinture de sécurité est une mesure de protection du conducteur et des occupants de la voiture. Cela reste donc une infraction ordinaire, mais j'espère que des contrôles seront effectués car, comme vous le soulignez à juste titre, il est imprudent de ne pas porter la ceinture.

M. Didier Ramoudt (VLD). – En ce qui concerne la définition du « stationnement dangereux », différentes situations peuvent se présenter. Dans les centres urbains, il est parfois très difficile de se garer. Par exemple, comment doit-on aller chercher une personne handicapée ou une personne âgée aux endroits où il y a, à la fois, un couloir pour les autobus, une piste cyclable et un trottoir que l'on ne peut entraver sans commettre une infraction ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Les stationnements dangereux comme le stationnement sur un passage pour piétons, une piste cyclable, un emplacement pour handicapés ou un trottoir, deviennent des infractions graves de la première catégorie. Dans certaines circonstances, il est difficile, en raison de l'infrastructure, d'assurer le chargement ou le déchargement de personnes moins valides.

Pour le stationnement de courte durée aux endroits où l'infrastructure n'offre pas d'autre possibilité, on ne recevra qu'un avertissement et ce n'est naturellement pas considéré comme une infraction.

M. Didier Ramoudt (VLD). – C'est la raison pour laquelle je vous demande d'instaurer diverses catégories de « stationnements dangereux » dans l'arrêté royal afin que les autorités verbalisantes sachent s'il s'agit d'une infraction grave ou ordinaire.

(M. Jean-Marie Happart, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)

Pour clore le débat relatif au taux élevé des amendes pour infraction au code de la route, le VLD signale que le juge du tribunal de police conserve son entière compétence

voor dat de maximumboete wordt uitgesproken. Bovendien kan de rechter een geldboete onder het wettelijke minimum uitspreken, indien de overtreder financiële problemen heeft.

Tot slot is er nog het recht op juiste informatie voor de burger. Ik wil de minister vragen om via de kanalen waarover ze beschikt, zoals het Instituut voor Verkeersveiligheid, de mensen te informeren over het verkeersreglement. Weten vrachtwagenschauffeurs dat ze bij regenweer niet mogen inhalen op een autosnelweg? Ik durf wedden dat negen van de tien chauffeurs dat echt niet weten omdat daarover geen informatie wordt gegeven.

De VLD schaart zich achter het voorliggend wetsontwerp, maar zal erover waken dat de boetes in verhouding staan tot de ernst van de overtreding. De VLD kijkt ook uit naar de koninklijke besluiten omtrent de vernieuwde rijopleiding. Indien de regering er ook nog in slaagt de pakkans verder op te drijven, kan er een belangrijke stap worden gezet in het veiliger maken van het verkeer.

De heer René Thissen (CDH). – *Zodra dit ontwerp in de Kamer was goedgekeurd, werd getracht het voor het jaareinde af te werken. Men was alleszins niet bereid om de door de Kamer goedgekeurde tekst te wijzigen. Ik vraag me dan ook af wat het nut van dit debat is, tenzij om de senatoren de mogelijkheid te bieden enkele bedenkingen te formuleren, zoals de heer Ramoudt heeft gedaan.*

De vice-eerste minister had aangekondigd dat ze werk zou maken van de verkeersveiligheid en dat ze met een wetgevend initiatief zou komen. Eerst zei ze dat het ging om de wet betreffende het rijbewijs met punten. Vervolgens organiseerde ze de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Drieënehalf jaar later en drie maanden vóór de verkiezingen legt ze ons een voorstel voor dat de illusie wekt dat echt werk is gemaakt van de verkeersveiligheid. Toch moet ik erkennen dat dit ontwerp enkele positieve punten bevat.

De doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren is natuurlijk lovenswaardig en zal op eenieders goedkeuring kunnen rekenen, maar met de manier waarop kunnen we het niet eens zijn.

De volgende punten zijn volgens ons essentieel voor een beleid inzake verkeersveiligheid. Als we het aantal doden en zwaar gewonden willen verminderen, dan moet het aantal ongelukken worden aangepakt. De ernst van een ongeval is een gevolg. Zodra de frequentie afneemt, neemt ook de ernst af. Snelheid is een van de factoren die moet worden aangepakt.

Om de doelstelling van een halvering van het aantal doden en zwaar gewonden te halen, moet de federale overheid samen met de andere niveaus actie ondernemen. Een wetsontwerp dat enkel gericht is op zwaardere boetes, die zeer belangrijk zouden zijn mochten ze worden opgelegd, zet geen zoden aan de dijk.

Op de staten-generaal is overleg gepleegd en werden enkele maatregelen genomen. Het is echter jammer dat de federale overheid niet bereid was de verkeersveiligheid en de preventie in heel het land en op alle mogelijke niveaus aan te pakken.

d'appréciation. Il est également très rare que l'on réclame l'amende maximum. En outre, le juge peut abaisser le montant de l'amende sous le minimum légal si le contrevenant a des problèmes financiers.

Enfin, il y a aussi le droit du citoyen à une information correcte. Je voudrais demander à la ministre d'utiliser les moyens dont elle dispose, comme l'Institut pour la sécurité routière, pour informer les citoyens sur le code de la route. Les chauffeurs de poids lourds savent-ils qu'ils ne peuvent pas dépasser sur une autoroute par temps de pluie ? J'oserais parier que neuf sur dix ne le savent pas parce qu'on ne donne pas d'informations à ce sujet.

Le VLD approuve le présent projet de loi, mais il veillera à ce que les amendes soient proportionnelles à la gravité de l'infraction. Le VLD attend également avec impatience les arrêtés royaux relatifs à la rénovation de la formation à la conduite. Si le gouvernement réussit encore à augmenter la probabilité d'être sanctionné, nous aurons fait un grand pas en avant en matière de sécurité routière.

M. René Thissen (CDH). – Je m'interroge sur la nécessité du débat d'aujourd'hui. À l'évidence, à partir du moment où un vote est intervenu à la Chambre, il y a eu une volonté – qui, malheureusement pour la ministre, n'a pas abouti – d'essayer de mener à terme le projet avant la nouvelle année, ce qui aurait empêché la tenue d'un débat sérieux. La volonté était en tout cas de ne rien changer au texte qui nous était soumis et qui venait de la Chambre. On peut donc se demander quel est l'intérêt de discuter de ce problème dans cette assemblée, sauf pour émettre quelques considérations et obtenir quelques informations comme celles que M. Ramoudt vient de recevoir.

Il vrai que, dans votre déclaration, vous aviez dit que vous vouliez avancer en matière de sécurité routière et prendre une loi. Au départ, vous avez dit qu'il s'agirait de la loi relative au permis à points. Ce dernier a ensuite disparu dans les ténèbres. Vous avez alors organisé les états généraux de la sécurité routière, ce qui est évidemment une excellente initiative. Trois ans et demi plus tard et trois mois avant les élections, vous nous soumettez, en fin de législature, une proposition qui donne, je crois, l'illusion que l'on a véritablement travaillé pour améliorer la sécurité routière, même si, il faut bien le dire, cette loi comporte un certain nombre de points positifs.

L'objectif de réduire le nombre de tués sur nos routes de 50% est évidemment louable et tout le monde peut y souscrire, mais on peut cependant ne pas être d'accord sur les moyens.

Les points qui me paraissent essentiels dans le cadre d'une politique de sécurité routière sont les suivants. Si on veut atteindre l'objectif de réduction du nombre de morts et de blessés graves, il faut s'attaquer à la fréquence des accidents et réduire leur nombre. La gravité est une conséquence, mais dès qu'on diminue la fréquence des accidents, la gravité se réduit, la vitesse étant évidemment un des facteurs sur lesquels il faut aussi intervenir.

Pour atteindre l'objectif de réduction de 50% du nombre de décès ou de blessés graves, il faut mener une action qui ne soit pas uniquement menée par le fédéral mais qui soit concertée. Un projet de loi qui vise essentiellement à alourdir des sanctions qui auraient été extrêmement importantes si

Infrastructuur is essentieel voor de veiligheid en is een gewestbevoegdheid. Er is nog veel werk aan de winkel. Ook tijdens vorige regeerperioden is reeds heel wat gedaan, wat sommigen, zoals de heer Malcorps, ook mogen beweren. Zo heeft het Waals Gewest tijdens de vorige regeerperiode heel wat rotondes aangelegd op gevaarlijke plaatsen. Dit beleid werd tot mijn grote vreugde voortgezet. Het draagt bij tot een aanzienlijke vermindering van het aantal ongevallen.

Het idee van netwerken voor zwaar en licht verkeer werd ingevoerd. Nog niet alles is geregeld. Er moet nog werk worden gemaakt van de aanpassing van de wegbebakening, de snelheid, de omstandigheden en de kwaliteit van de infrastructuur.

De sancties kunnen alleen worden verzwaard als tegelijk ook nauwkeurig wordt nagegaan of de snelheidsbeperkingen wel afgestemd zijn op een bepaalde omgeving.

Er is een gebrek aan precieze statistieken. Die zijn nodig voor gerichte acties. Welke middelen zal de regering vrijmaken voor de vergaring van dergelijke statistieken?

De bevolking moet zich in het beleid inzake verkeersveiligheid kunnen terugvinden. De regering kan opleggen wat ze wil, maar als ze er niet in slaagt de bevolking te sensibiliseren, zal het allemaal niets uithalen.

Sensibilisering vereist informatie. Die is er momenteel onvoldoende. De informatie moet in alle richtingen gaan en een betere kennis van de regels moet centraal staan.

Een chauffeur die al 25 jaar met een vrachtwagen rijdt, zal de grote lijnen van het verkeersreglement wel kennen, maar ik ben er zeker van dat hij de finesses niet kent. De sector vindt trouwens moeilijk gekwalificeerde chauffeurs, zodat sommige vrachtwagenchauffeurs onvoldoende gekwalificeerd zijn, wat tot ongelukken kan leiden. Informatie en sensibilisering zijn dus essentieel.

Ik ben het met de vice-eerste minister eens dat er mediacampagnes moeten komen. De regering heeft er de afgelopen vier jaar verschillende gelanceerd, maar vaak alleen om zichzelf in de kijker te plaatsen. Verkeersveiligheid moet door de media permanent onder de aandacht worden gebracht.

Sancties zijn nodig, maar de mensen moeten het gevoel hebben dat ze eerlijk zijn. Anders zullen ze proberen de regels te overtreden op ogenblikken dat ze niet dreigen gepakt te worden. Ook zal er een toename zijn van bepaalde inbreuken, zoals vluchtmisdrijf.

Ik denk trouwens niet dat de boetes moesten worden verhoogd. Wel moet het aantal controles op het terrein worden verhoogd.

De vice-eerste minister had het over 10%. Is deze doelstelling gehaald? Waarover gaat het?

Tot op heden waren de controles volstrekt onvoldoende. Er werd een stap in de goede richting gedaan, maar we moeten nog verder gaan.

Het ontwerp bevat ook enkele positieve punten.

Het is goed dat fout parkeren uit het strafrecht is gehaald. Het gaat om administratief werk dat de gemeenten makkelijk op zich kunnen nemen, waardoor de parketten worden

elles avaient été mises en œuvre ne contribuera pas à atteindre l'objectif.

Il y a eu concertation au moment des états généraux et quelques mesures ont été prises. Mais on peut regretter l'absence d'une véritable volonté du fédéral d'organiser la sécurité routière et la prévention dans tout le pays et aux différents échelons pouvant être utilisés.

Les infrastructures sont évidemment un élément essentiel de la sécurité. Elles sont de compétence régionale. Il reste énormément à faire et, contrairement à ce que pourraient penser certains, comme M. Malcorps, cet élément a déjà été pris en considération dans les législatures précédentes. Il y a en tout cas eu une action extrêmement volontariste en Région wallonne sous la législature précédente, notamment en ce qui concerne la mise en place de ronds-points à tous les endroits dangereux. Cette politique est d'ailleurs poursuivie, et je m'en réjouis. Cette action tout à fait spécifique a ainsi véritablement démarré ; elle contribue certainement à réduire le nombre d'accidents de manière significative.

On a mis en place la notion de réseaux à grand et à petit gabarits. Tout n'a pas été réglé. Il faudrait poursuivre la réflexion relative à l'adaptation des signalisations et, par ailleurs des vitesses, aux circonstances et à la qualité des infrastructures.

On ne peut raisonnablement envisager d'aggraver les sanctions que si l'on réalise, parallèlement, un examen minutieux de l'adéquation des limitations administratives des vitesses avec l'environnement dans lequel on se situe.

Ce qui nous manque aussi, ce sont des statistiques affinées. C'est essentiel pour pouvoir mener des actions précises. J'aimerais savoir quels moyens le gouvernement compte mettre à disposition pour que ces statistiques puissent être réalisées.

Pour réussir une politique de sécurité routière, il faut l'adhésion de la population. Vous pouvez instaurer toutes les règles que vous voulez. Si vous ne parvenez pas à sensibiliser la population, vous n'aboutirez à rien.

La sensibilisation passe par l'information. On l'a rappelé, l'information est insuffisante à l'heure actuelle. L'information doit aller dans tous les sens et, notamment, dans le sens d'une meilleure connaissance des réglementations.

Il est évident qu'un chauffeur de poids lourd qui roule depuis 25 ans connaît les grandes règles de circulation, mais je suis convaincu qu'il ne connaît pas la finesse des règlements. En outre, les difficultés que rencontre le secteur pour trouver des chauffeurs qualifiés entraîne une sous-qualification d'un certain nombre de chauffeurs de poids lourds qui peuvent être à l'origine d'accidents.

L'information et la sensibilisation sont donc essentielles.

Pour une fois, je suis d'accord avec vous, il faut organiser des campagnes de médiatisation. Le gouvernement en a fait souvent ces quatre dernières années, parfois uniquement dans le seul but de se mettre en évidence. La médiatisation de la problématique de la sécurité est primordiale. Il faut répéter les choses sans cesse.

Des sanctions sont nécessaires, c'est évident, mais il faut que les gens aient le sentiment qu'elles sont équitables. Sinon, ils

ontlast.

Ook de afschaffing van gevangenisstraf voor plegers van overtredingen waarbij geen gewonden zijn gevallen, lijkt me een zeer goede maatregel.

Ook de snellere oplegging van voertuigen kan belangrijk blijken.

Er zal een fonds worden opgericht voor de herverdeling van de boetes, waardoor ze een bestemming krijgen. Het is echter onduidelijk hoe deze maatregel zal worden toegepast. We houden ons standpunt dan ook in beraad.

Andere maatregelen zijn volgens ons minder geslaagd. Het gaat hier om een kaderwet. Er komen vier categorieën van overtredingen. Dat is een goed idee, maar er wordt te veel aan de Koning gedelegeerd. De bepaling tot welke categorie een overtreding behoort, is een zaak voor het Strafwetboek. Alleen het Parlement kan categorieën van strafsancities vastleggen. Vandaag zullen we het principe aanvaarden dat de minister bepaalt of een overtreding tot de eerste, de tweede of de derde categorie behoort. Het Parlement doet hiermee afstand van een voorrecht, wat jammer is.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *We hebben in de commissie over de categorieën en de criteria gedebatteerd. Ik heb de parlementsleden een gedetailleerd document overhandigd, zodat ze onze zienswijze zouden begrijpen. We kunnen onmogelijk een onderscheid maken tussen de 600 bestaande overtredingen. We hebben de criteria en de categorieën toegelicht; eerstdaags zal het koninklijk besluit betreffende de vastlegging worden uitgevaardigd.*

Het moet vlug gaan.

De heer Thissen moet niet zeggen dat dit een onduidbaar voorrecht is. We hebben de hoofdlijnen van de categorieën en

vont chercher les moments où ils ne risquent pas d'être pris pour automatiquement transgresser la réglementation. Vous aurez ainsi une augmentation de certains comportements secondaires dans un certain nombre d'infractions, notamment les délits de fuite.

Par ailleurs, je ne crois pas qu'il était indispensable d'augmenter le tarif des amendes. J'y reviendrai. Par contre, il faut absolument augmenter le nombre de contrôles sur le terrain.

Vous nous avez parlé de 10%. C'est sans doute un objectif ? Est-il atteint ? De quoi s'agit-il ?

Jusqu'à présent, les contrôles étaient totalement insuffisants. Un pas a été fait dans le bon sens mais il convient d'aller plus loin et de veiller à augmenter le nombre de contrôles.

Votre projet comporte un certain nombre de points positifs que je vais évoquer.

La dépenalisation du stationnement constitue une excellente mesure : il s'agit d'un travail administratif dont les communes peuvent parfaitement s'occuper, déchargeant ainsi quelque peu les parquets.

La suppression des peines de prison pour les auteurs d'infraction n'ayant pas donné lieu à des blessures me paraît une excellente mesure.

Quant à l'immobilisation plus rapide des véhicules, elle peut également se révéler importante.

Un fonds est prévu pour redistribuer les amendes, faisant de celles-ci un produit affecté. Nous pourrions également souscrire à cette disposition mais les modalités d'application étant très floues, nous attendrons qu'elles soient définies avant de nous prononcer.

Certaines mesures du projet nous paraissent moins bonnes. Il faut considérer qu'il s'agit en l'occurrence d'une loi-cadre. Les infractions, à présent hiérarchisées, sont réparties en quatre catégories. C'est très bien mais on va trop loin dans la délégation qui est donnée au Roi. Définir la catégorie à laquelle une infraction appartient relève du Code pénal. C'est une attribution exclusive du Parlement de définir les catégories de peines à caractère pénal. Aujourd'hui, nous allons accepter, la démonstration vient d'être faite, que le ministre décide de ce qui est une infraction de premier, deuxième ou troisième degré. Le Parlement abandonne ainsi une véritable prérogative, à savoir la définition de la catégorie dans laquelle les infractions doivent figurer, puisque celles-ci sont assorties d'une sanction pénale et je le regrette.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Nous avons discuté en commission de la question des catégories et des critères. Un document assez complet a été remis aux parlementaires afin qu'ils puissent entrer dans la logique que nous avons suivie. Nous n'allions pas commencer à faire le détail en commission des quelque 600 infractions qui existent ! Ce travail relève de l'exécutif depuis les arrêtés de la fin des années 70. Néanmoins, nous avons mis en évidence les critères et les catégories ; l'arrêté relatif à la définition sera pris dans de brefs délais.

Le travail doit être poursuivi rapidement en la matière.

de criteria aangegeven. Het hoofddoel was verschillende sancties in te stellen waarbij we strenger willen zijn voor overtredingen waarbij zwakke weggebruikers rechtstreeks of onrechtstreeks in gevaar worden gebracht. Binnen elke categorie hebben we de criteria voor de verschillende soorten overtredingen vastgelegd.

Ik heb duidelijk gezegd dat de maatregel betreffende de inschrijvingsdocumenten tot doel heeft de fraude aan te pakken en niet de afwezigheid van de documenten in het voertuig. De heer Thissen mag niet beweren dat hierover niet is gedebatteerd en dat de minister mag bepalen wat zware overtredingen en wat overtredingen van de eerste, tweede of derde graad zijn.

De heer René Thissen (CDH). – *De minister heeft inderdaad criteria vastgelegd, maar die staan niet in de wet. Ze kunnen dus verschillend worden geïnterpreteerd, zoals haar uitleg aan de heer Ramoudt aantoonde. Naargelang van de interpretatie zullen verschillende straffen worden opgelegd, wat volgens mij tot juridische problemen leidt.*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *De overtredingen worden door de Koning vastgelegd. Ik heb niets uitgevonden.*

De heer René Thissen (CDH). – *Dit probleem had anders kunnen worden opgelost. Over drie maanden zijn er verkiezingen. De regering is al drieëneuhalf jaar aan de macht. Ze heeft tijd gehad...*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Over de infrastructuur moet heel wat overleg worden gepleegd. Ik wens de bevoegdheden van de gewesten niet over te nemen.*

Op federaal vlak hebben we op basis van de resultaten van de staten-generaal acht maanden lang gewerkt met de betrokken bevoegdheidsniveaus.

Vervolgens zijn we onderhandelingen gestart op federaal niveau om beter tegemoet te komen aan de vragen van de staten-generaal. Vandaag debatteren we over de goedkeuring van een wetsontwerp. Voordien hebben we een fase van publieke debatten gehad. In de pers zijn reeds veel artikels over dit thema verschenen. Dat is een goede zaak, want de publieke opinie moet achter de maatregelen staan.

We moeten samenwerken met verenigingen van slachtoffers. Het gaat niet om een wanordelijk debat. Reeds anderhalf jaar zijn we bezig met sensibilisering en overleg zodat we de maatregelen kunnen nemen die binnen onze grondwettige bevoegdheid vallen en die passen in een totaalprogramma waarin elke partij haar verantwoordelijkheid op zich moet nemen.

De interministeriële commissie voor verkeersveiligheid werd opgericht. Die moet er kwartaal na kwartaal op toezien dat vooruitgang wordt geboekt en dat de verbintenissen worden nagekomen. Men mag dan ook niet beweren dat we gedurende drieëneuhalf jaar niets hebben gedaan en dat we nu ineens wakker zijn geschoten en in veertien dagen een wetsontwerp willen laten goedkeuren.

Ne dites pas qu'il s'agit d'une prérogative insupportable : nous avons esquissé les catégories et les critères, le but principal étant de sanctionner différemment, en établissant des gradations, et en étant plus sévère vis-à-vis des infractions qui ont comme conséquence directe et indirecte de menacer ou de mettre en danger les usagers vulnérables. À l'intérieur de chaque catégorie, nous avons défini les critères des différents types d'infractions.

En ce qui concerne la question relative aux papiers d'immatriculation des véhicules, nous avons même précisé que la mesure visait les cas de fraude et non l'absence de papiers dans le véhicule. Ne nous dites pas que l'on n'a jamais discuté de cette question et qu'on laisse au ministre le soin de décider quelles sont les infractions graves, les infractions de premier, deuxième ou troisième degré.

M. René Thissen (CDH). – Vous avez certes défini un certain nombre de critères mais ils ne figurent pas dans la loi, de sorte qu'ils font l'objet d'interprétations divergentes. J'en veux pour preuve les explications que vous venez de donner à M. Ramoudt. En fonction de ces interprétations, les sanctions pénales seront différentes, ce qui me pose problème au niveau légal.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Les infractions sont fixées par le Roi. Je n'ai rien inventé.

M. René Thissen (CDH). – Ce problème aurait pu être résolu autrement. Les élections auront lieu dans trois mois. Il y a trois ans et demi que ce gouvernement est en place. Il a eu le temps...

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – En ce qui concerne les infrastructures, de nombreuses concertations sont nécessaires mais je ne souhaite pas reprendre les compétences des Régions.

Sur le « paquet » fédéral, nous avons, sur base des États-Généraux de la Sécurité Routière, et j'espère que vous avez lu l'intéressant rapport et l'ensemble des recommandations, travaillé pendant huit mois avec les niveaux de pouvoir concernés.

Nous avons ensuite négocié à l'échelon fédéral la manière de pouvoir mieux répondre aux demandes des États-Généraux. Aujourd'hui, nous en sommes au stade des discussions parlementaires relatives à l'adoption d'un projet de loi. Au préalable, il a fallu passer par une phase de débats publics. Bon nombre d'articles ont paru dans la presse à ce sujet et c'est une bonne chose car il faut que l'opinion adhère à tout cela.

Il faut travailler avec les associations de victimes. Il ne s'agit pas du tout d'un débat mené en catastrophe. Depuis un an et demi, nous faisons de la sensibilisation et de la concertation en vue d'adopter des mesures adaptées à celles que nous confère la Constitution dans nos compétences et à un programme global à propos duquel chacun doit prendre sa part de responsabilités.

La commission interministérielle de la sécurité routière est mise en place pour suivre, trimestre après trimestre, l'état d'avancement du travail et le respect des engagements pris. Par conséquent, il est faux de prétendre que nous nous

Zelfs mevrouw Milquet was in februari aanwezig op de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Ze heeft me een tekst overhandigd met het standpunt van haar partij, die op veel punten met het wetsontwerp overeenstemt. Ze was van mening dat de staten-generaal heel wat werk heeft verzet en ze wilde een bijdrage leveren. Het klopt dus niet dat we drieëneenhalf jaar lang niets hebben gedaan en nu net vóór de verkiezingen een wetsontwerp uit onze hoed toveren.

De heer René Thissen (CDH). – *Heel wat discussies hadden kunnen worden vermeden als u de tijd had genomen om in het Parlement toelichting te geven over de categorieën en de overtredingen...*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *De bijzondere commissie van de heer Ramoudt...*

De heer René Thissen (CDH). – *... die in elke categorie worden opgenomen.*

Tot zover de boetes.

Een volgend punt is de rijopleiding. Ik vind dat de evaluatietest van de rijopleiding na twee jaar een goed initiatief is. In het ontwerp staat echter niets over hoe de kosten van die maatregel zullen worden opgevangen, maar ik neem aan dat de bestuurders mee zullen moeten betalen. Ik had graag gehad dat meer aandacht werd bestaand aan de basisopleiding.

Nu worden mensen in het verkeer losgelaten die nog niet over alle nodige vaardigheden beschikken.

De boetes zullen uiteraard veel hoger zijn. De verhoging met 10% stemt overeen met de verhoging van de opcentiemen, een algemene maatregel die betrekking heeft op heel het Strafwetboek. Die verhoging opleggen met een wet op de verkeersveiligheid is wellicht een nieuwe wetgevende techniek! Ik herinner er u aan dat wij onlangs een programmawet hebben goedgekeurd met 400 artikelen, maar zonder artikel over de verhoging van de opcentiemen!

De boetes zullen stijgen naargelang de categorie van de overtreding. Sommige boetes worden niet verhoogd, andere met een factor twee tot vijf.

Zoals u weet, krijgen onze medeburgers de indruk dat de boetes hoger zullen zijn. In de ogen van sommigen onder ons is deze wet de doodsteek.

Zo komen wij bij het sociale aspect van het ontwerp, waarmee u blijkbaar niet al te veel rekening hebt gehouden. U zal daar ongetwijfeld tegen inbrengen dat de rechter de boete kan aanpassen aan het inkomen van de overtreder en hierbij zelfs onder de vastgelegde minima kan gaan. In de praktijk zullen veel kansarmen het echter moeilijk krijgen met de verhoging van de boetes. Wanneer men voortaan een boete krijgt, ...

sommes assis sur le problème pendant trois ans et que nous nous réveillons soudainement pour faire adopter un projet de loi en l'espace de quinze jours. C'est faux et vous le savez !

Même Mme Milquet était présente aux États-Généraux de la sécurité routière qui se sont tenus au mois de février. Elle m'a remis un texte expliquant la position de son parti, qui comportait d'ailleurs bon nombre de similitudes avec le contenu du projet de loi. Elle considérait que ces États généraux avaient réalisé un travail très important, auquel elle souhaitait apporter sa contribution. Donc, prétendre que nous sortons tout à coup, après trois ans, un projet de notre sac parce que nous sommes à la veille des élections est vraiment contraire à la vérité.

M. René Thissen (CDH). – Je persiste à croire que nous aurions pu éviter bon nombre de discussions si vous aviez pris le temps de présenter au parlement les catégories, avec les infractions...

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – La commission spéciale présidée par M. Ramoudt ...

M. René Thissen (CDH). – Avec les infractions, telles que vous prévoyez de les inclure dans chaque catégorie.

Voilà pour ce qui est des amendes.

J'en viens à présent à la formation à la conduite. Je trouve que prévoir une vérification de la formation à la conduite après deux ans est une bonne initiative. Le projet ne dit mot quant à la manière dont le coût de cette mesure sera pris en charge mais je présume qu'elle impliquera des frais supplémentaires à charge des conducteurs. Quoi qu'il en soit, j'aurais préféré que l'on se préoccupât davantage de la formation initiale.

À l'heure actuelle, un certain nombre de personnes arrivent sur la route sans avoir toutes les connaissances requises pour se lancer dans la circulation.

Les amendes seront évidemment plus coûteuses. La hausse de 10% évoquée correspond à l'augmentation des décimes additionnels, mesure générale qui porte donc sur l'ensemble du Code pénal. Imposer une telle augmentation par le biais d'un projet de loi relatif à la sécurité routière constitue sans doute une nouvelle technique législative ! Je vous rappelle que nous avons récemment adopté une loi-programme comportant quelque 400 articles, à l'exception de... l'article consacrant l'augmentation des décimes additionnels !

Les amendes seront plus élevées, en fonction, bien évidemment, de la catégorie à laquelle appartiendront les infractions commises. Certaines d'entre elles ne font l'objet d'aucune augmentation, tandis que d'autres se verront appliquer un facteur de multiplication variant de deux à cinq.

Nos concitoyens ont le sentiment – vous devez le savoir – que les amendes seront plus élevées. Cette loi, dans l'esprit d'un certain nombre d'entre eux, ce sera le coup de fusil !

Nous en arrivons ainsi à l'aspect social du projet, dont vous n'avez, semble-t-il, pas beaucoup tenu compte. Vous me répondrez certainement que le juge aura la possibilité, en fonction des revenus de l'intéressé, d'alléger l'amende, voire de descendre sous les minima prévus. Dans les faits, bon nombre de personnes se trouveront en difficulté du fait de l'augmentation des amendes, notamment celles qui vivent

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Ik wil er toch op wijzen dat alleen wie een overtreding begaat, een boete krijgt. Niet alle burgers krijgen hier noodzakelijkerwijze mee te maken.*

De heer René Thissen (CDH). – *Ik ben het ermee eens dat niet iedereen een overtreding begaat. Veronderstel dat iemand door onoplettendheid een overtreding begaat en een minnelijke schikking ontvangt. Hoe zal hij daarop regeren? In de meeste gevallen kent men het systeem niet en tracht men te betalen; desnoods spreekt men zijn bestaansmiddelen aan. Gewoonlijk gaat dat zo.*

De heer Jacky Morael (ECOLO). – *Beschuldigt u de minister er nu van dat zij het op de armen gemunt heeft?*

De heer René Thissen (CDH). – *U scheidt daar misschien plezier in, mijnheer Morael, maar ik sta niet alleen met die indruk.*

Ik wijs er trouwens op dat een lid van de meerderheid een amendement heeft ingediend om het effect van de voorgestelde maatregelen te verzachten. Er wordt immers voorzien in een systematische verhoging met 25% als de boete niet binnen de maand wordt betaald.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Dat is vandaag al het geval. Hebt u artikel 43 van het ontwerp gelezen, mijnheer Thissen?*

De heer René Thissen (CDH). – *Wanneer men een wet wijzigt, is dat om ze te verbeteren.*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Wat bedoelt u daarmee?*

De heer René Thissen (CDH). – *Het is niet omdat een wettelijke regel bestaat, dat men verplicht is die te behouden. Laten wij de bestaande wetgeving proberen te verbeteren.*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Dankzij dit ontwerp kan de rechter onder de minimumgrens voor boetes gaan. Vroeger kon dat niet.*

De heer René Thissen (CDH). – *Zoals ik al heb gezegd, is dat een uitstekende maatregel.*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Wanneer een overtreder in aanmerking komt voor rechtsbijstand, zal hij de boete mogen betwisten zonder ze eerst te hebben betaald.*

De heer René Thissen (CDH). – *Ik spreek dat niet tegen. Ook dat is een uitstekende maatregel.*

Ik verzet mij er wel tegen dat ik een supplement van 25% moet betalen, voor de rechter moet verschijnen en een provisie moet storten, tenzij ik aanspraak kan maken op een pro-Deoadvocaat, in de hoop dat de rechter een boete zal opleggen die minder zwaar is dan de voorgestelde minnelijke schikking.

déjà dans la précarité. Dorénavant, en effet, lorsqu'on recevra une amende...

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Je vous signale quand même que pour recevoir une amende, il faut avoir commis une infraction. Tous les citoyens ne seront donc pas nécessairement concernés.*

M. René Thissen (CDH). – *Vous me dites qu'il n'est pas nécessaire de commettre une infraction et je suis tout à fait d'accord avec vous. Supposons qu'un jour, par inadvertance, une personne commette une infraction et reçoive une proposition de transaction. Quelle sera sa réaction? Dans la plupart des cas, ne connaissant pas le fonctionnement du système, elle s'efforcera de payer, quitte à hypothéquer ses moyens d'existence. C'est, à mon avis, le cas le plus habituel.*

M. Jacky Morael (ECOLO). – *Accuseriez-vous la ministre de s'en prendre aux pauvres?*

M. René Thissen (CDH). – *Cela vous amuse peut-être, monsieur Morael, mais je ne suis pas le seul à avoir cette impression.*

Je vous signale d'ailleurs qu'un amendement visant à diminuer l'impact des mesures envisagées a été déposé par un membre de la majorité. Une augmentation systématique de 25% est en effet prévue si le paiement n'est pas effectué dans le mois.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *C'est déjà le cas à l'heure actuelle. Avez-vous lu l'article 43 du projet, monsieur Thissen?*

M. René Thissen (CDH). – *Lorsqu'on modifie une législation, on essaie de l'améliorer.*

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Qu'est-ce que cela veut dire?*

M. René Thissen (CDH). – *Ce n'est pas parce qu'une mesure existe déjà dans la loi qu'il faut obligatoirement l'y maintenir. Tentons d'améliorer la législation existante.*

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Ce projet permet au juge – ce n'était pas le cas auparavant – de descendre en dessous du seuil de l'amende.*

M. René Thissen (CDH). – *Je l'ai dit moi-même. C'est une excellente mesure.*

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Pour ce qui est de l'ordre de paiement, on permettra aux intéressés répondant aux conditions de l'assistance judiciaire d'être dispensés de payer avant de contester.*

M. René Thissen (CDH). – *Je ne le conteste pas. C'est également une excellente mesure.*

Je m'oppose, en revanche, au fait qu'il faille payer un supplément de 25%, se rendre chez le juge, verser une provision – à moins de pouvoir prétendre à l'aide d'un avocat pro deo – et espérer que le juge appliquera une sanction moins dure que celle prévue dans la transaction.

De heer Jacky Morael (ECOLO). – Hoe gaat dat in zijn werk voor fiscale zaken?

De heer René Thissen (CDH). – Dat is een ander domein. In fiscale zaken kunnen er hoe dan ook regelingen worden getroffen: men belandt niet noodzakelijk voor de rechtbank.

De pers heeft het vandaag overigens over een grote vennootschap die door een groot man wordt geleid, die door u onlangs bij een grote instelling in dienst werd genomen en die de kwijtschelding heeft bekomen van 300 miljoen fiscale schulden zonder voor de rechter te verschijnen. Haal niet alles door elkaar; hier bevinden wij ons in de strafrechtelijke sfeer.

De heer Jacky Morael (ECOLO). – Als u die toer opgaat, mijnheer Thissen, laten wij het dan meteen hebben over de verborgen rekeningen bij de Kredietbank en sommige van uw naaste vrienden.

De heer René Thissen (CDH). – Ik maak de rekening van de Kredietbank niet en geef ook geen uiteenzetting over fiscaliteit.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – Hoe staan de zaken er vandaag voor? Wie vandaag een overtreding begaat en een proces-verbaal ontvangt, rekent er vaak op dat een en ander zonder gevolg blijft. Niet zelden is dat ook zo. Ofwel wordt aan dat proces-verbaal pas veel later gevolg gegeven, omdat de parketten overbelast zijn. Wie van het parket een minnelijke schikking ontvangt, neemt vaak een afwachtende houding aan en in veel gevallen gebeurt er helaas gewoon niets. Gebeurt er toch iets, dan kan men de maatregel betwisten. Vindt u het normaal dat er zes, acht of meer maanden verlopen tussen de overtreding en de sanctie? Vindt u het normaal dat er meestal geen sanctie volgt?

De heer René Thissen (CDH). – Natuurlijk niet. Maar zal een wijziging van de regelgeving dat kunnen verhelpen?

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. –

Uiteraard wel.

De heer René Thissen (CDH). – Helemaal niet. Er moeten meer ambtenaren worden aangesteld om de dossiers te volgen.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – Ik herinner er u aan dat het parket altijd het laatste woord heeft.

De heer René Thissen (CDH). – Ik zal het amendement van de heer Siquet opnieuw indienen. Het strekt ertoe personen die aanspraak kunnen maken op rechtsbijstand, vrij te stellen van elke betaling tot er een definitieve uitspraak wordt gedaan. Deze maatregel telt dus niet voor de rijken en de potentiële fraudeurs die er plezier in vinden om een zaak zo lang mogelijk te laten aanslepen.

Dit verzoek komt tegemoet aan een noodzaak: men mag de mensen niet in nog grotere moeilijkheden brengen.

Wat de verkeerveiligheid betreft, moeten de beperkingen, de infrastructuurvoorzieningen en de sensibiliseringscampagnes

M. Jacky Morael (ECOLO). – Et en matière fiscale, cela fonctionne comment ?

M. René Thissen (CDH). – Nous sommes dans un autre domaine. De toute façon, monsieur Morael, en matière fiscale, des arrangements sont possibles : on n'échoue pas nécessairement devant un tribunal.

La presse d'aujourd'hui parle d'ailleurs d'une grande société dirigée par un grand homme que vous avez engagé dans une grande institution récemment et qui a obtenu voici peu 300 millions d'effacement de dettes fiscales, sans passer par le juge. Ne mélangez pas tout ; ici, nous sommes dans le domaine pénal.

M. Jacky Morael (ECOLO). – Si vous abordez ce registre, monsieur Thissen, nous allons parler des comptes cachés de la Kredietbank et de certains de vos plus proches amis.

M. René Thissen (CDH). – Je ne suis pas en train de faire les comptes de la Kredietbank ni de parler de fiscalité.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Quelle est la situation actuelle en matière de sécurité routière ? Aujourd'hui, quand quelqu'un commet une infraction et reçoit donc un PV, il espère souvent l'absence de suites et ce n'est pas rare. Ou alors elles viennent très tardivement, pour toutes sortes de raisons liées à l'encombrement des parquets. Quand on reçoit la proposition du parquet, beaucoup adoptent une position attentiste et dans de nombreux cas, il ne se passe rien, hélas. S'il se passe quelque chose, on peut choisir d'introduire une contestation. Trouvez-vous normal qu'il s'écoule six, huit mois et plus entre le moment où la faute est commise et le moment où la sanction tombe ? Et trouvez-vous normal que, dans la plupart des cas, elle ne tombe jamais ?

M. René Thissen (CDH). – Non, évidemment. Mais est-ce une modification de règlement qui permettra de changer quoi que ce soit ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Évidemment.

M. René Thissen (CDH). – Pas du tout. C'est en prévoyant des fonctionnaires supplémentaires pour assurer le suivi.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Je vous rappelle que cela passe toujours par le parquet.

M. René Thissen (CDH). – Cela dit, je déposerai à nouveau l'amendement introduit par M. Siquet et qui consiste à demander que les personnes qui sont dans les conditions pour obtenir l'assistance judiciaire – de toute évidence, cette mesure ne concerne pas les riches et ceux qui essayent de frauder en attendant au maximum pour le plaisir – soient exemptes du paiement de cette amende, en attendant que la décision finale soit prise.

Cette demande me semble répondre à une nécessité, afin de ne pas mettre des gens dans une situation de plus grande difficulté.

beter op elkaar worden afgestemd. Er moeten ook meer controles komen. Uit de reactie van de parketten en van sommige politierechters blijkt dat men vandaag niet over de middelen beschikt om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken.

Wij hebben het niet gehad over de alternatieve straffen. Financiële sancties zijn belangrijk en noodzakelijk. De alternatieve straf is misschien wel veel doeltreffender. Ik betreur dat die straf in dit wetsontwerp op de achtergrond is geraakt.

Ook al zijn wij het volledig met u eens dat de verkeersveiligheid moet verbeteren, wij denken dat dit wetsontwerp vooral de media wil bespelen. Positief is misschien dat het daardoor in het begin wat meer schrik zal inboezemen. Maar zoals steeds krijgt de macht der gewoonte nadien weer de overhand. Als men geen middelen vrijmaakt om de controles op te drijven, dan zal men ook deze keer weer achter het net vissen.

Ondanks een aantal positieve elementen kunnen wij het ontwerp in zijn huidige vorm en in de gegeven omstandigheden niet goedkeuren.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Ik wil er toch even op wijzen dat de regering het probleem van de verkeersveiligheid op een gecoördineerde manier aanpakt en dat is toch een verschil met vorige regeringen. Ik wil daarmee niet zeggen dat er vroeger niets gebeurde op het niveau van gewestregeringen en federale overheid, maar een gecoördineerde aanpak voor de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, dat in vergelijking met onze buurlanden in ons land schandalig hoog ligt, is er eigenlijk nooit geweest.

Begin vorig jaar heeft de minister op de staten-generaal van de verkeersveiligheid alle bevoegde federale ministers bijeengebracht – Binnenlandse Zaken, Justitie, Mobiliteit en Vervoer en ook de premier – met alle gewestministers. Bij de verkeersveiligheid komen immers zowel gewestelijke als federale materies kijken. Het was nodig iedereen eens samen te brengen, omdat sommige problemen te maken hebben met de mentaliteit van de chauffeur – zoals een bepaald Vlaams minister niet nalaat te herhalen – en andere voortkomen uit de infrastructuur en nog andere te maken hebben met de uitrusting van de wagens, maar dat is dan weer een andere bevoegdheid. Door iedereen samen te brengen kunnen we inderdaad het verschil maken.

We zijn nu bezig de uitgebreide rapporten en besluiten van de staten-generaal van de verkeersveiligheid, die in de toekomst een referentiepunt zal blijven, uit te voeren. In dat kader moeten we deze verkeersveiligheidswet zien. Ze biedt geen mirakeloplossingen en er zullen nog vele andere initiatieven moeten worden genomen, maar dit is wel een flinke stap vooruit.

Daarnaast moet er natuurlijk zwaar worden geïnvesteerd in het verhogen van de pakkans en het opdrijven van het aantal controles door bemande en onbemande camera's. Er moet worden gezorgd voor voldoende politiepersoneel. Zeventig extra mensen zijn gepland, maar ik denk dat dit te weinig is. We moeten ook investeren in informatisering, maar ook in mensen op de parketten. We zijn daar allemaal mee bezig en we moeten de bevoegde ministers daarover vragen blijven stellen. Deze verkeersveiligheidswet kan immers maar

Pour ce qui est des objectifs de sécurité, je le répète, il faut prévoir une adéquation entre les limitations, les infrastructures, les actions de sensibilisation, etc. Il faut aussi augmenter les contrôles. Quand on voit la réaction des parquets, de certains juges de police, on constate que les moyens n'existent pas aujourd'hui pour atteindre les objectifs.

On n'a pas parlé des peines alternatives. Les sanctions financières sont importantes et nécessaires. Toutefois, la peine alternative est peut-être beaucoup plus efficace. Je regrette qu'elle ait été occultée dans le projet qui nous est soumis.

En conclusion, si nous souscrivons pleinement à l'idée d'améliorer la sécurité routière, nous estimons que le présent projet aura surtout un effet médiatique important. C'est peut-être positif, dans la mesure où il inspirera un peu plus de craintes dans un premier temps. Puis, comme pour d'autres choses, l'habitude reprendra le dessus. Si l'on ne met pas en œuvre les moyens de renforcer les contrôles, on passera une fois de plus à côté de l'objectif.

Dans ces conditions, et malgré certains éléments positifs de ce projet, nous ne pourrons l'approuver tel quel.

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Je voudrais signaler que le gouvernement a opté pour une approche coordonnée du problème de la sécurité routière, contrairement aux gouvernements précédents. Je ne veux pas dire par là qu'il ne se passait rien auparavant au niveau des gouvernements régionaux et de l'État fédéral, mais il n'y a jamais eu d'approche coordonnée dans le but de réduire le nombre de victimes d'accidents de la route qui est excessivement élevé en comparaison avec nos pays voisins.*

Au début de l'année dernière, la ministre a réuni tous les ministres fédéraux concernés, ainsi que les ministres régionaux, aux états généraux de la sécurité routière.

Il était utile de réunir tout le monde parce que certains problèmes sont liés à la mentalité du conducteur, tandis que d'autres sont liés à l'infrastructure ou à l'équipement des véhicules.

Nous rédigeons actuellement les rapports et les conclusions détaillées des états généraux de la sécurité routière qui serviront de référence à l'avenir. C'est dans ce cadre que nous devons considérer cette loi sur la sécurité routière. Elle n'offre pas de solutions miracles et de nombreuses initiatives devront encore être prises, mais elle représente déjà une belle avancée dans ce domaine.

Parallèlement, il faut naturellement consacrer davantage de moyens pour augmenter la probabilité d'être sanctionné et pour multiplier le nombre de contrôles effectués par des caméras nécessitant la présence d'un opérateur et par des caméras automatiques. Il faut veiller à ce qu'il y ait suffisamment de personnel de police. On prévoit 70 hommes supplémentaires, mais je pense que ce n'est pas suffisant. Nous devons investir dans le domaine de l'informatique, mais également en personnel pour les parquets. Cette loi sur la sécurité routière ne peut réellement être efficace que si nous réalisons des efforts à d'autres niveaux. La probabilité d'être sanctionné est déjà plus grande. En Flandre – et j'espère que c'est également le cas dans d'autres régions – il y a plus de caméras qui fonctionnent, mais nous devons continuer à faire

behoorlijk functioneren als we op de andere terreinen inspanningen blijven doen. De pakkans is al behoorlijk groter geworden. In Vlaanderen – en ik hoop in de andere gewesten – staan er in elk geval meer camera's en ze werken zelfs, maar we moeten inspanningen blijven doen.

In dit kader moeten we het wetsontwerp situeren en dan zien we dat bepaalde belangrijke principes verworven zijn. Het belangrijkste is de herindeling van de overtredingen in eerste, tweede en derde graad. Niemand kan toch betwisten dat dit een vooruitgang is. Parkeren op een fietspad – het voertuig verlaten en dus niet enkel stationeren – en daardoor fietsers, kinderen die naar school fietsen, dwingen uit te wijken op de rijweg en zich dus in een gevaarlijke situatie te begeven, is een zware overtreding. We moeten duidelijk het signaal geven dat alle overtredingen die zwakke weggebruikers in gevaar, vaak in levensgevaar brengen, zware overtredingen zijn.

Het gaat hier niet om een 'verkeersboetewet' zoals sommigen beweren. Globaal gaat het maar om een stijging van de boetes met 10%. Dit is een wet ter bescherming van de zwakke weggebruikers.

Ten tweede zijn er belangrijke aanzetten gegeven om te komen tot een vereenvoudiging door de administratieve afhandeling. Dat was ook absoluut nodig. Op bepaalde vlakken zijn we daarin zeer ver gegaan. Parkeerovertrredingen worden bijvoorbeeld niet langer strafrechtelijk vervolgd. In andere gevallen hebben we een tussenoplossing gevonden tussen de bestaande straffeloosheid, vermits men een proces-verbaal in de prullenmand kan gooien zonder dat er nog een haan naar kraait, en een veel strenger systeem zoals dat van onze noorderburen, die werken met een volledig administratieve afhandeling, zonder verhaal en met incassobureaus die vaak op een zeer agressieve manier de boetes thuis komen innen.

Er is een belangrijke stap gedaan. Bij vastellingen op geautomatiseerde wijze gaat het niet meer om een strafrechtelijke afhandeling, maar om het werken met boetes en transactiesommen. Dit is nog maar een eerste aanzet. Kritiek is mogelijk. We zullen nog moeten zien wat dit betekent aan werklast bij de parketten en bij de verschillende politiediensten. De aankondiging van de Antwerpse procureur Van Lijsebeth dat hij met quota zal werken omdat zijn diensten maar een aantal processen-verbaal kunnen opvolgen, is onaanvaardbaar. Ook de minister van Justitie geeft dit toe. Een quotasysteem voor verkeersboetes kan niet. Laten we hopen dat met deze wet de parketten op een andere manier kunnen gaan werken en dat dit soort van systemen niet nodig zal zijn.

Er zullen niet alleen mensen moeten bijkomen op de parketten, maar ook bij de politiediensten. De werklast van de parketten mag niet naar de politiediensten worden verschoven.

De overeenkomsten met de politiezones inzake verkeersveiligheid is een bewust gekozen oplossing. Het kan natuurlijk niet dat de gemeenten volop boetes opleggen en het geld rechtstreeks binnenrijven. De regering heeft een interessante manier van werken gevonden. Alle inkomsten van verkeersboetes zullen in een fonds worden gebracht, dat dan zal worden herverdeeld onder de lokale politiezones op basis van een convenant inzake verkeersveiligheid en dus van

des efforts en la matière.

En situant le projet de loi dans ce cadre, nous verrons que certains principes importants sont acquis. Le point le plus important est la classification des infractions en première, deuxième et troisième catégories. Personne ne peut nier que ce soit une avancée. Se garer sur une piste cyclable est une infraction grave. Nous devons donner clairement le signal que toutes les infractions qui mettent les usagers de la route faibles en danger, souvent en danger de mort, constituent des infractions graves.

Il ne s'agit pas ici d'une « loi relative aux amendes pour infraction au code de la route » comme certains le prétendent. Globalement, les amendes augmentent de 10%. C'est une loi qui protège les usagers de la route faibles.

Deuxièmement, on a prévu des incitants importants afin d'aboutir à une simplification grâce au traitement administratif. C'était aussi absolument nécessaire. À certains niveaux, nous sommes allés très loin. Par exemple, les infractions en matière de stationnement sont dépenalisées. Dans d'autres cas, nous avons trouvé une solution intermédiaire entre l'impunité actuelle, puisque l'on peut jeter un procès-verbal à la poubelle sans plus, et un système plus sévère comme celui de nos voisins du nord qui appliquent un traitement administratif sans possibilité de recours et travaillent avec des bureaux de recouvrement qui vont percevoir les amendes à domicile, souvent d'une façon très agressive.

Une étape importante est franchie. Lors des constats réalisés de manière automatisée, il n'est plus question d'un traitement pénal, mais d'amendes et de transactions. Ce n'est encore qu'une amorce. On peut émettre des critiques à cet égard. Nous devons encore voir ce que cela représente comme charge de travail pour les parquets et pour les différents services de police. La déclaration du procureur anversoïse Van Lijsebeth selon laquelle il allait travailler avec des quotas parce que ses services ne peuvent assurer le suivi d'un certain nombre de procès-verbaux est inacceptable. Le ministre de la Justice l'admet également. Un système de quotas pour les amendes pour infraction au code de la route n'est pas envisageable. Espérons, grâce à cette loi, que les parquets pourront travailler autrement et que ce système ne sera pas nécessaire.

Il faudra du personnel supplémentaire dans les parquets, mais également dans les services de police. La charge de travail des parquets ne peut être reportée sur les services de police.

Les conventions avec les zones de police en matière de sécurité routière sont une solution choisie en connaissance de cause. Il ne serait pas acceptable que les communes infligent de nombreuses amendes et qu'elles perçoivent l'argent directement. Le gouvernement a trouvé une manière intéressante de travailler. Tous les revenus des amendes pour infraction au code de la route iront dans un fonds qui sera ensuite redistribué entre les zones de police locales sur la base des efforts réellement consentis par les communes pour améliorer la sécurité routière.

Un autre point important dont on n'a pas encore discuté ici concerne la suppression de la tutelle fédérale sur les règlements locaux complémentaires. Il est important de

de reële inspanningen die de gemeenten doen om de verkeersveiligheid door bepaalde projecten te verhogen.

Een ander belangrijk punt, dat hier nog niet ter sprake is gekomen, is het afschaffen van het federaal toezicht op lokale aanvullende reglementen. Belangrijk is dat de wegbeheerders, de gewesten en de gemeenten, geresponsabiliseerd worden. De logica is dat het federale toezicht naar de gewesten verschuift.

De artikelen 34 en 35 zou ik een algemeen voorzichtigheidsbeginsel durven te noemen. Bij een aanrijding tussen een sterke en een zwakke weggebruiker waarbij de sterke weggebruiker duidelijk in fout is en de zwakke weggebruiker een blijvend letsel oploopt, krijgt de sterke weggebruiker een zware straf.

De discussie over de vraag of het ontwerp de automobilist speciaal viseert of culpabiliseert, werd uitgebreid gevoerd in de media. Voor de groenen is de bezorgdheid om de vijftienhonderd verkeersdoden en de duizenden verkeersslachtoffers het uitgangspunt. De eerste plicht van politici is de veiligheid van de zwakste groepen in het verkeer te garanderen. Ten opzichte van de ons omringende landen moeten we ter zake een enorme inhaaloperatie doen. We zullen dus de automobilisten op hun verantwoordelijkheid moeten wijzen.

Momenteel is er een gedoogbeleid. Alles kan. Er wordt nagenoeg nooit gecontroleerd of gestraft. De kinderen vormen de zwakste groep in het verkeer. Ik verwijs naar het zware verkeersongeval in de Gasmeterlaan te Gent en het recente ongeval in Hasselt. We hebben hier te maken met fundamentele kinderrechten. Het eerste recht is natuurlijk het recht op fysieke integriteit, op de veiligheid van kinderen. Dit recht behelst vele aspecten. Als er minder kinderen omkomen in het verkeer, dan is het ook omdat ze bijna niet meer op straat komen, omdat ze bijna geen bewegingsvrijheid hebben. Wij kennen thans de achterbankgeneratie, kinderen die niet meer alleen weg mogen. Kinderen hebben minder ruimte om te spelen omdat alle straten zijn omgevormd tot 'autostraten'.

Verkeersslachtoffers en automobilisten zijn geen twee afgescheiden categorieën. Ook heel wat automobilisten zijn verkeersslachtoffer en sommigen moeten zelfs tegen zichzelf worden beschermd. Heel wat kinderen komen als passagier om in het verkeer. Het idee dat de kinderen veiliger zijn als ze met de auto worden vervoerd, is een waanbeeld.

(Voorzitter: de heer Armand De Decker.)

Een automobilist die een kind of volwassene doodrijdt of voor het leven vermindert, wordt zelf ook zwaar getraumatiseerd. Ik vergeet nooit de beelden van een vrachtwagenchauffeur die iemand die hij door de fameuze blinde hoek niet gezien had, doodreed en die daar zelf totaal van over zijn toeren geraakte, mogelijk zelfs voor de rest van zijn leven daardoor getekend is. Daarom is het fout een kunstmatige scheiding te maken tussen de verkeersslachtoffers en de automobilisten. Het ontwerp is een algemeen menselijk ontwerp dat voor iedereen, ook voor de automobilist, de verkeersveiligheid verhoogt en de rechtsbescherming verbetert. *(Applaus)*

De heer Michel Guilbert (ECOLO). – *Te snel rijden wordt hoe langer hoe minder aanvaard. Volgens een recente*

responsabiliser les gestionnaires de la voirie, les régions et les communes. La logique voudrait que la tutelle fédérale soit transférée aux régions.

Je qualifierais les articles 34 et 35 de principe général de précaution. En cas d'accrochage entre un automobiliste et un usager de la route faible où l'automobiliste est manifestement en tort et à la suite duquel l'usager de la route faible souffre d'une lésion permanente, l'automobiliste est lourdement sanctionné.

La discussion sur le point de savoir si le projet vise ou culpabilise spécialement l'automobiliste a été amplement développée dans les médias. Pour les écologistes, les préoccupations essentielles sont les 1500 décès sur la route et les milliers de victimes de la circulation. Le premier devoir des politiques est de garantir la sécurité des groupes les plus faibles dans la circulation.

Actuellement, il y a une politique de tolérance. Tout est permis. On ne contrôle ni ne punit pour ainsi dire jamais. Les enfants sont le groupe le plus faible dans la circulation. Je me réfère aux récents accidents de la route survenus à Gand et à Hasselt. Il s'agit ici des droits fondamentaux des enfants dont le premier est évidemment le droit à l'intégrité physique et à la sécurité. Ce droit recouvre plusieurs aspects. Si moins d'enfants meurent sur la route, c'est aussi parce qu'ils ne vont quasiment plus en rue, parce qu'ils n'ont presque plus de liberté de mouvement. Les enfants ont moins d'espace pour jouer parce que toutes les rues sont transformées en « rues pour voitures ».

Les victimes de la circulation et les automobilistes ne sont pas deux catégories distinctes. Bon nombre d'automobilistes sont également victimes de la circulation et certains doivent même être protégés contre eux-mêmes. Beaucoup d'enfants sont transportés comme passagers. Il est illusoire de penser qu'ils sont plus en sécurité lorsqu'ils sont transportés en voiture.

(M. Armand De Decker, président, prend place au fauteuil présidentiel.)

*Un automobiliste qui écrase un enfant ou un adulte ou qui l'estropie à vie, est également fortement traumatisé. Je me rappellerai toujours les images d'un chauffeur de camion qui a écrasé quelqu'un qu'il n'avait pas vu à cause du fameux angle mort et qui a complètement perdu la tête. Il restera probablement marqué pour le reste de sa vie. C'est pour cela qu'il ne faut pas faire une distinction artificielle entre les victimes de la circulation et les automobilistes. Le projet est un projet humain qui améliore la sécurité routière et le droit à la protection de chacun, y compris de l'automobiliste. *(Applaudissements)**

M. Michel Guilbert (ECOLO). – *Rouler trop vite est de plus en plus mal vu. Selon une enquête récente de l'IBSR qui a été*

enquête van het BIVV, die de laatste dagen in de pers ruimschoots aan bod kwam, vinden meer dan 60% van de automobilisten te snel rijden sociaal onaanvaardbaar. De mentaliteit verandert dus, wellicht vlugger dan de heer Thissen daarnet zei. We kunnen ons daar alleen over verheugen, maar welke prijs hebben we betaald of moeten we nog betalen om die bewustwording te bereiken?

België is één van de Europese landen met het grootste aantal verkeersdoden per jaar. De verkeersonveiligheid is een kwaal waartegen dringend moet worden opgetreden. Ze kost te veel mensenlevens en ze kost de maatschappij ook te veel op economisch gebied. Sedert 1995 raakt België niet meer onder het onaanvaardbare cijfer van 1.500 verkeersdoden per jaar. Eindelijk neemt de Belgische regering dit drama ernstig en beslist ze er iets aan te doen omdat ze niet aanvaardt dat die 1.500 doden, die 10.000 zwaar gewonden en de in totaal 70.000 slachtoffers die verkeersongevallen elk jaar kosten het onvermijdelijke gevolg zijn onze verplaatsingen. De regering heeft dan ook beslist het aantal verkeersdoden tegen 2010 met de helft te verminderen. Mooie verklaringen volstaan natuurlijk niet, er moeten maatregelen worden genomen. Daarom bevat het wetsontwerp een nieuwe indeling van de overtredingen, de afschaffing van gevangenisstraffen voor overtredingen waarbij geen gewonden of doden zijn gevallen, de administratieve afhandeling van parkeerovertradingen, alternatieve straffen, de hervorming van de rijopleiding en de oprichting van een Fonds voor verkeersveiligheid dat ervoor zorgt dat de politiezones autonomer kunnen optreden en meer initiatieven kunnen nemen.

Die maatregelen sluiten aan bij de staten-generaal van de verkeersveiligheid en de aanbevelingen van de Senaat. De nieuwe indeling van de verkeersovertradingen in dit wetsontwerp moet uiteraard gepaard gaan met meer controles. Te veel automobilisten hebben een gevoel van straffeloosheid omdat ze te weinig controles krijgen. Een Franse verkeersdeskundige, die in Australië heeft deelgenomen aan politiecontroles, zei onlangs dat alle gecontroleerde automobilisten al eens waren gecontroleerd in het voorbije jaar en sommigen zelfs pas enkele dagen eerder. In België hebben we de indruk dat we tien jaar kunnen rijden zonder gecontroleerd te worden.

Iedereen is het eens met de doelstelling om de verkeersveiligheid te herstellen, maar over de middelen bestaat geen eensgezindheid. Sommige collega's lieten in de commissie verstaan dat dit wetsontwerp niet de goede keuze is, dat de huidige wetgeving volstaat, dat de automobilisten voldoende verantwoordelijk zijn en leeggezoen worden.

In zijn boek À tombeau ouvert schrijft Gilles Malaterre dat de chauffeurs vinden dat hun vrijheid erin bestaat dat ze zelf de risico's kunnen inschatten. Hun vrije beoordeling en de mogelijkheid om zich aan de concrete verkeerssituaties aan te passen, zouden niet samengaan met het blindelings naleven van de verkeersregels. Waarom zouden ze een snelheidsbeperking naleven als ze vinden dat er geen gevaar is? Tot besluit zegt de schrijver dat die individuele beslissingen aan de basis liggen van de verkeersonveiligheid. Hij stelt ook vast dat we, als we met het vliegtuig reizen, verwachten dat de piloot de reglementering strikt naleeft en niet van de geldende procedures afwijkt naar gelang van het weer, de omstandigheden, het alcoholgehalte in zijn bloed of

largement répercutée par la presse ces jours-ci, plus de 60% des automobilistes estiment socialement inacceptable de rouler trop vite. Les mentalités évoluent donc, et sans doute plus rapidement que ne le disait tout à l'heure M. Thissen qui en appelait à une mobilisation de la population. On ne peut évidemment que s'en réjouir, mais quel prix a-t-il fallu ou faut-il encore payer pour en arriver à cette prise de conscience ?

On a rappelé à cette tribune certains chiffres, notamment le nombre de morts chaque année sur nos routes. À cet égard, la Belgique présente un des pires taux relevés en Europe. L'insécurité routière est un fléau auquel il est urgent de s'attaquer. Elle coûte cher, très cher, trop cher en vies humaines, elle coûte une fortune à la société sur le plan économique. Je ne dispose pas de chiffres pour la Belgique mais en France, on a annoncé récemment qu'en 2001, le coût de l'insécurité routière avait été évalué à 27,8 milliards d'euros. Depuis 1995, en Belgique, on ne parvient pas à descendre en dessous de ce chiffre excessif et inacceptable de 1.500 morts par an. Et enfin, un gouvernement belge prend au sérieux ce drame permanent et décide de s'y attaquer, en refusant de considérer que ces 1.500 morts, ces 10.000 blessés graves, ces 70.000 victimes au total qu'entraînent chaque année les accidents de la route sont une fatalité, un tribut incontournable à payer à notre manière de nous déplacer. Le gouvernement a donc décidé de diminuer de moitié le nombre de morts à l'horizon 2010. Mais les belles déclarations ne suffisent évidemment pas pour atteindre cet objectif. Il s'agit de prendre un ensemble de mesures. Je ne compte pas expliciter ici toutes les mesures qui sont envisagées dans ce projet de loi mais je tiens à les rappeler rapidement : la nouvelle catégorisation des infractions, la suppression des peines de prison pour les infractions qui n'ont pas entraîné de lésion ou de mort, le traitement administratif des infractions de stationnement, les peines alternatives, la réforme de la formation à la conduite ou encore la création d'un Fonds de sécurité routière qui permettra d'accroître l'autonomie et la capacité d'initiative des zones de police.

Comme l'a rappelé la ministre, ces mesures s'inscrivent non seulement dans la droite ligne des états généraux de la sécurité routière organisés par elle-même mais aussi, et certains ici l'oublient un peu vite, dans la droite ligne des recommandations du Sénat. La recatégorisation des infractions qu'organise ce projet de loi doit évidemment s'accompagner d'une intensification des contrôles. Trop d'automobilistes éprouvent un sentiment accru d'impunité en raison du peu de contrôles dont ils ont fait l'objet dans leur vie de conducteur. J'ai entendu récemment un spécialiste français de la sécurité routière raconter qu'il s'était rendu en Australie pour y participer à des contrôles effectués par des membres des forces de l'ordre. Absolument tous les automobilistes contrôlés l'avaient déjà été dans l'année qui précédait et certains quelques jours auparavant. En Belgique, on a l'impression de pouvoir rouler pendant dix ans sur nos routes sans jamais être contrôlé.

En ce qui concerne l'objectif de restaurer la sécurité routière, tout le monde est d'accord sur les grands principes mais il n'y a pas unanimité sur les moyens. Certains collègues ont laissé entendre en commission que la voie suivie par ce projet n'était pas la bonne, que la législation actuelle était suffisante, que les automobilistes étaient suffisamment responsables et

zijn vakkennis.

Te veel automobilisten vinden echter dat ze het recht hebben op ieder ogenblik te oordelen of de verkeersregels wel op hen van toepassing zijn. Waarschijnlijk zijn zij het ook die dit wetsontwerp te repressief vinden, terwijl het de overtredingen beter indeelt en de boetes maar met 10% verhoogt. Het wetsontwerp is maar één element in een algemeen plan om de schoolomgeving veiliger te maken, de dodehoekspiegel voor vrachtwagens verplicht te maken, een aantal maatregelen in te voeren om voetgangers, fietsers en bromfietzers beter te beschermen, een straatcode in te voeren, enzovoort.

Al die maatregelen komen naast de herwaardering van het openbaar vervoer en de informatie-, preventie- en sensibiliseringscampagnes van het BIVV. De automobilisten en alle weggebruikers moeten hun deel van de verantwoordelijkheid dragen en aanvaarden dat regels moeten worden nageleefd. Op dat gebied is nog veel werk voor de winkel, want de wegpiraat is altijd de andere.

Repressie is één van de elementen, maar ze is onvermijdelijk. Wat is anders nog mogelijk als sommige automobilisten te snel blijven rijden op een weg duidelijk is aangelegd om er de snelheidsbeperking van 50km/uur na te leven, waardoor ze een gevaar vormen voor de andere weggebruikers en een stressfactor voor de omwonenden?

Tijdens de bespreking in de commissie beklaagden sommigen zich erover dat de beroepschauffeurs ten onrechte worden vervolgd. Ze leken wel te vergeten dat het alleen gaat om de beteugeling van overtredingen.

Sommigen maken zich zorgen over de minder bedeelden die te streng zouden worden beboet omdat ze 160 km/u rijden. Ik heb in dat verband drie opmerkingen: ten eerste, ingevolge artikel 43 van het ontwerp mag de rechter de boete verminderen; ten tweede, een goed middel om boetes te voorkomen is eenvoudig geen overtredingen begaan en ten derde, een boete voor een automobilist die in de agglomeratie 80 of 90 km/u rijdt of al rijdende telefoneert, is nog altijd onbeduidend vergeleken met de dood of de zware verwonding van een derde, veroorzaakt door die overdreven snelheid.

Tot besluit heb ik twee wensen. De eerste is een grotere betrokkenheid van de gewesten. Op de gewest- en provinciale wegen vallen 60% van de doden. De gewesten moeten hun wegen aanpassen aan de toegelaten snelheid. In talrijke steden of uitvalswegen van agglomeraties hebben de automobilisten de indruk dat ze 90 km/u mogen rijden omdat de weg breed en recht is en verkeersborden ontbreken. De gewesten, en vooral het Waals Gewest, moeten meer investeren om hun zwarte punten veiliger te maken en de automobilisten te sensibiliseren.

Mijn tweede wens is dat de verkeersopvoeding zo vroeg mogelijk zou worden aangevat en de volledige duur van het onderwijs zou worden volgehouden, en zelfs nog daarna. De chauffeurs van 18 tot 29 jaar vertegenwoordigen immers 41% van het totale aantal chauffeurs die zwaar gewond werden of binnen dertig dagen na een ongeval overleden zijn.

Verkeersopvoeding maakt gewoon deel uit van de opvoeding tot het leven in gemeenschap. Het gedrag op de weg impliceert een relatie tot de anderen, het afstand nemen van het eigen gedrag en rijgedrag, het bewustzijn van de

suffisamment saignés, si vous me permettez l'expression.

Dans un ouvrage intitulé *À tombeau ouvert*, Gilles Malaterre écrit ce qui suit : « Sur la route, les conducteurs estiment que leur liberté consiste à apprécier eux-mêmes les risques encourus. Ils revendiquent la possibilité de faire personnellement une analyse intelligente des situations. La libre appréciation et la faculté d'adaptation aux conditions concrètes de la circulation s'opposeraient à une application aveugle de la réglementation. Pourquoi respecter une limitation de vitesse quand on juge qu'il n'y a pas de danger ? » Et l'auteur conclut en disant que le fondement de l'insécurité repose sur ces arbitrages individuels. L'auteur constate d'ailleurs que quand nous prenons l'avion, nous attendons du pilote qu'il respecte scrupuleusement la réglementation et non pas qu'il s'autorise lui-même à s'écarter des procédures en vigueur en fonction de la météo, des circonstances, de son taux d'alcoolémie ou de ses compétences qu'il estimerait meilleures que celles de ses collègues.

En revanche, on peut constater que trop d'automobilistes estiment avoir le droit, à tout moment, de juger si les règles du Code de la route leur sont applicables ou non. Ce sont sans doute ces mêmes conducteurs qui jugent ce projet de loi trop répressif. Alors que ce projet balise mieux les infractions et n'augmente que de 10% les amendes, il n'est qu'un élément de plus d'un projet général dans lequel on retrouve la sécurisation des abords des écoles, l'obligation du rétroviseur anti-angle mort pour les camions, l'instauration d'une série de mesures qui protègent les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes, l'adoption d'un code de la rue, etc.

Toutes ces mesures s'ajoutent à une revalorisation des transports en commun – je pense que lutter contre l'insécurité routière, c'est aussi faire en sorte qu'il y ait moins de voitures sur nos routes –, aux campagnes d'information, de prévention et de sensibilisation menées par l'IBSR. Les automobilistes et tous les usagers de la route doivent prendre leur part de responsabilité et accepter que si des règles existent, c'est pour être respectées. Dans ce domaine, on peut constater tous les jours qu'il reste d'énormes efforts à réaliser puisque le chauffard, c'est toujours l'autre.

La répression est un élément parmi d'autres, mais elle est inévitable. Comme je l'ai dit en commission, que reste-t-il à faire quand une voirie a clairement été aménagée de manière que le 50 km/heure y soit respecté et que certains automobilistes continuent à vouloir ignorer cette limitation de vitesse et à rouler à des vitesses tout à fait excessives, créant ainsi un risque énorme pour les autres usagers et une situation de stress permanent pour les riverains ? Dans de telles conditions, peut-on faire autre chose que de la répression ?

Lors des débats en commission, certains plaignaient les pauvres professionnels de la route injustement poursuivis, en feignant d'oublier qu'il s'agit ici de réprimer des infractions à des règles.

L'argument avancé par certains qui se soucient des personnes défavorisées qui seraient trop lourdement amendées parce qu'elles auraient roulé à 160 km/heure, m'inspire trois réflexions : d'abord, l'article 43 du projet, qui permettra au juge de réduire le montant des amendes ; ensuite, un bon moyen d'éviter les amendes est simplement de ne pas

persoonlijke verantwoordelijkheid in het gezamenlijk functioneren.

Dit wetsontwerp is wellicht niet het populairste, vooral niet voor bepaalde chauffeurs, autoconstructeurs en bepaalde beroepschauffeurs die vinden dat de verkeersregels hun individualistische belangen storen. Het wetsontwerp wordt echter wel toegejuicht door allen die de straffeloosheid en het noodlot niet aanvaarden, zoals de verenigingen van ouders van verkeersslachtoffers, de bewoners van gevaarlijke straten en de beroepschauffeurs die zich ertoe verbonden hebben de verkeersregels na te leven.

We moeten allen onze verantwoordelijkheid dragen. Ik zou niet begrijpen dat niet iedereen dit wetsontwerp zou goedkeuren, tenzij dat stemgedrag wordt ingegeven door populisme of slechte wil.

Mevrouw Myriam Vanlerberghe (SP.A). – Over één zaak zijn we het allen eens: verkeersveiligheid is een belangrijk thema en verdient ons volle aandacht. Het verkeer in ons land veroorzaakt dagelijks vier doden en een aantal misschien voor het leven verminkte mensen. Dat is het enige wat belangrijk is en waarvoor we onze verantwoordelijkheid moeten nemen. Dagelijks sterven mensen in het verkeer. Dat kunnen we

commettre d'infraction – c'est une lapalissade, mais il ne me semble pas très difficile de concrétiser cela ; enfin, quel que soit le montant de l'amende à payer par un automobiliste qui se ferait flasher en roulant à 80 ou 90 km/heure en agglomération, voire en utilisant son téléphone portable en voiture, il serait toujours insignifiant par rapport à la mort ou aux blessures graves causées à un tiers, que pourrait engendrer cette vitesse excessive.

Je terminerai en formulant deux souhaits. En premier lieu, l'implication des régions. On déplore 60% des morts sur les routes régionales et provinciales. Il en va de la responsabilité des régions. Il leur appartient d'aménager leurs voiries de manière que celles-ci soient adaptées aux vitesses qu'on peut y pratiquer. Dans de nombreux villages ou sorties d'agglomérations, les automobilistes ont l'impression qu'ils peuvent rouler jusqu'à 90 km/heure tant la configuration de la voirie et l'absence de signalisation les poussent à la vitesse. Les régions, en particulier la Région wallonne, devront davantage investir dans la sécurisation des points noirs et la sensibilisation des automobilistes. Je relaierai évidemment cet appel auprès du Parlement wallon.

En deuxième lieu, l'éducation à la sécurité routière devrait commencer dès le plus jeune âge et se poursuivre, me semble-t-il, tout au long de la scolarité, voire au-delà. Il faut rappeler que les conducteurs de 18 à 29 ans représentent 41% du nombre total de conducteurs décédés dans les trente jours ou blessés grièvement dans un accident.

L'éducation à la sécurité routière s'inscrit tout simplement dans l'éducation à la vie en société. Le comportement routier implique une relation aux autres, une prise de distance par rapport à sa manière de conduire et de se conduire, une conscience de sa responsabilité personnelle dans un fonctionnement collectif.

Le projet de loi sur lequel nous nous prononcerons dans quelques minutes n'est peut-être pas le plus populaire que nous ayons à adopter. Il ne l'est en tout cas pas aux yeux de certains automobilistes, des constructeurs automobiles, de certains professionnels de la route qui ne voient les règles que comme un frein à leurs intérêts individualistes, mais il est attendu par tous ceux – associations de parents de victimes de la route, riverains de chaussées dangereuses, professionnels de la route ayant adopté une charte respectueuse du Code de la route – qui refusent l'impunité tout autant que la fatalité.

Je vous livre une dernière citation de Gilles Malaterre : « En essayant d'introduire des règles dans un univers qui se veut d'abord un univers de liberté et d'agrément, nous sommes des empêcheurs de tourner en rond ».

C'est vrai, mais assumons cela tous ensemble. Je ne comprendrais pas que tout le monde ne vote pas en faveur de ce projet de loi, sinon par populisme ou par mauvaise foi, mais il est vrai qu'en la matière, d'aucuns semblent avoir des titres de champions à conserver.

Mme Myriam Vanlerberghe (SP.A). – *Nous sommes tous d'accord sur un point : la sécurité routière est un thème important qui doit retenir toute notre attention. Chaque jour, quatre personnes sont tuées sur nos routes et d'autres restent parfois handicapées à vie. Il faut bien admettre que nous menons une vie trépidante mais il y a mille raisons pour*

gewoon ondergaan en aanvaarden dat het leven nu eenmaal jachtig is. Er zijn wel duizend antwoorden mogelijk op de vraag waarom mensen te snel rijden.

Verkeer is één van de belangrijkste zaken waar mensen recht op hebben. Mensen hebben recht om zich te verplaatsen. Verkeersveiligheid is een recht: het recht om veilig van de ene plaats naar de andere te kunnen gaan. Dit recht moet er voor iedereen zijn, en niet alleen voor diegenen die met een zware wagen heel snel overal doorrijden en denken dat ze niemand in gevaar brengen.

Er kan gediscuteerd worden over wat veilig is en wat niet. Sommigen zeggen dat snel rijden op een autosnelweg veilig is omdat daar niemand aanwezig is. In ieder geval is er wel een chauffeur.

Het gaat over verantwoordelijkheid van chauffeurs. Het gaat over respect voor elkaar, ook in het verkeer. Respect voor elkaar betekent op zijn minst dat we elkaar niet in gevaar brengen. Indien iedereen respect zou hebben voor de andere in het verkeer dan was deze wetgeving niet nodig. De situatie is echter anders. Sommige mensen denken dat snelheid eigenlijk niet echt een probleem is, maar het is de hoofdoorzaak van veel zware ongevallen. We moeten dus optreden. De vraag is: hoe?

We moeten een combinatie maken van alle mogelijke maatregelen. Alles wat enigszins drama's op de weg kan verhelfen, moet worden uitgevoerd: preventie, rijopleiding, verkeersopvoeding en indien nodig een verhoging van de pakkans en boetes. Dat is in hoofdzaak de inhoud van dit wetsontwerp.

De SP.A-fractie denkt niet dat deze wet dé oplossing is. We denken evenmin dat deze wet perfect is. Sommige collega's beweren echter nu al dat de voorgestelde maatregelen niet zullen helpen. Alsof dit bij voorbaat kan worden gezegd. Alle middelen zijn goed om het aantal verkeersdoden te doen dalen.

Zijn die boetes veel te hoog? Het klopt niet, zoals voorbije weken voortdurend werd beweerd, dat die boetes enorm zijn gestegen. Een en ander werd door verscheidene sprekers genuanceerd, maar intussen hebben de media het begrip 'monsterboete' wel in het leven geroepen. Een aantal mensen hebben aan deze campagne hun medewerking verleend. Dat beeld beklijft vandaag. Er zijn hoge boetes, maar er bestaan ook systemen om de boetes aan te passen aan het voorval of aan de overtreder.

Het is gemakkelijk om aan de minister te vragen of de boetes voor de gordel, de GSM en het foutparkeren nu hoog of laag zijn, maar het is heel wat moeilijker om hierop te antwoorden. Het probleem is immers niet de daad op zich, maar wel de mogelijke gevolgen van de overtreding. Wie zijn wagen op het voetpad parkeert en een kind moet daardoor de weg op, begaat een zware fout. Man kan moeilijk volhouden dat dit eigenlijk geen zware overtreding is. Het getuigt van moed om categorieën in te bouwen.

Zoals de minister heeft gezegd, is het moeilijk om alle overtredingen in categorieën onder te brengen. Persoonlijk denk ik dat de gevolgen het verschil tussen de overtredingen moeten uitmaken. Vorige week belde iemand mij op om er zich over te beklagen dat in zijn wijk auto's geparkeerd

lesquelles les gens roulent trop vite.

La mobilité est l'un de nos droits essentiels. La sécurité routière est le droit de se déplacer d'un endroit à l'autre en sécurité. Ce droit doit appartenir à tout le monde et pas seulement à ceux qui roulent à tombeau ouvert dans de grosses cylindrées en s'imaginant ne mettre personne en danger.

On peut discuter à propos de ce qui est sûr et ce qui ne l'est pas. D'aucuns prétendent qu'on ne fait courir aucun risque à autrui en faisant de la vitesse sur les autoroutes. Il y a pourtant les conducteurs et il en va de leur responsabilité. Les conducteurs se doivent le respect mutuel et la moindre des choses est de ne pas mettre les autres en danger. Si ce respect mutuel était généralisé, cette législation aurait été superflue. Et pourtant, d'aucuns estiment que la vitesse n'est pas un véritable problème alors qu'elle est la cause principale de nombreux accidents graves. Reste à savoir comment intervenir.

Pour éviter les drames de la route, il faut une combinaison de toutes les mesures possibles en matière de prévention, de formation à la conduite, d'éducation à la conduite et s'il le faut, une augmentation des contrôles et des amendes.

Pour le groupe SP.A, cette loi n'est pas la solution et elle n'est pas parfaite. Certains collègues disent déjà que les mesures proposées n'auront aucun effet, comme si tout était couru d'avance. Tous les moyens sont bons pour diminuer le nombre de tués sur nos routes.

Il est faux de prétendre, comme certains l'ont fait les dernières semaines, que les amendes ont été considérablement alourdies. Certaines sont élevées mais elles sont modulables en fonction de l'infraction et du contrevenant.

Le problème n'est pas tant l'infraction que ses conséquences éventuelles. En se garant sur un passage pour piétons, on commet une faute grave. La catégorisation des infractions est une preuve de courage.

Comme l'a dit le ministre, il est difficile de catégoriser toutes les infractions. Personnellement, j'estime qu'il faut tenir compte de leurs conséquences. Le fait de se garer sur un trottoir, par exemple, est pour moi une infraction grave.

J'espère que la discussion ne restera pas purement théorique et que l'on prendra aussi en compte les conséquences de l'infraction.

Les excès de vitesse sont ceux qui retiennent l'attention. C'est pourquoi ils sont sanctionnés par de lourdes amendes.

J'espère que chacun est à présent vaincu que la vitesse excessive est un problème social dans notre société fébrile. N'oublions pas que la liberté du conducteur s'arrête là où commence celle de l'utilisateur de la route faible. Sinon, ce dernier risque de le payer de sa vie.

*Nous voterons cette loi avec toute notre conviction.
(Applaudissements)*

stonden op het voetpad, waarlangs zijn kinderen naar school gaan. Wie durft foutparkeren dan nog een lichte overtreding te noemen? Volgens mij is dat een zware overtreding. Ik geef toe dat het een moeilijke discussie is, maar het getuigt van moed om ze niet uit de weg te gaan. Ik hoop dat de discussie niet puur theoretisch blijft, maar dat men oog heeft voor de gevolgen van de overtreding.

Snelheidsovertredingen staan sterk in de aandacht, vandaar dat hoge boetes voortdurend aan snelheidsovertredingen worden gelinkt. Ik hoop dat iedereen er intussen van overtuigd is geraakt dat overdreven snelheid een maatschappelijk probleem is in onze gejaagde samenleving. Wij mogen immers niet vergeten dat de vrijheid van de chauffeur stopt waar de vrijheid van de zwakke weggebruiker begint. Zo niet dreigt deze laatste te betalen voor de eerste met zijn leven.

Wij zullen deze wet met volle overtuiging goedkeuren.
(Applaus)

De heer Louis Siquet (PS). – *We willen allen meer verkeersveiligheid. Ik betwijfel echter of we dat zullen bereiken met dit wetsontwerp.*

Het is moeilijk te aanvaarden dat draconische maatregelen worden opgelegd aan personen die door onoplettendheid of om één of andere reden een overtreding begaan zonder derden in gevaar te brengen. De overdreven boetes bezwaren het gezinsbudget te veel. Ik hoop dat de politie voor dat aspect ontvankelijker zal zijn dan de politici. (Uitroepen)

Ik hoop dat de minister ook ontvankelijker zal zijn voor dat probleem wanneer ze de uitvoeringsbesluiten opstelt.

Jammer genoeg handelt 90% van het wetsontwerp over boetes en repressieve maatregelen. Bovendien is nergens voorzien in de alternatieve maatregelen die de procureur inzake politiestrafpen kan voorstellen conform de wet van 17 april 2002. Ik heb het over alternatieve maatregelen en niet alternatieve straffen, die alleen door de rechter kunnen worden opgelegd.

Toevallig hebben wij deze week in de commissie een wetsontwerp betreffende het consumentenkrediet goedgekeurd. Dat ontwerp bevat een hele reeks maatregelen om overdreven schuldenlast te voorkomen. Nu keuren we eerst een repressieve wet goed die de gezinsbudgetten kan bezwaren, en vervolgens een wet betreffende de overconsumptie.

Ik heb het natuurlijk niet over boetes van vijftig of honderd euro. Uit de resultaten van een enquête die de Belgische pers onlangs bekendmaakte, blijkt dat 402.000 gezinnen diep in de schulden zitten. Volgens het Observatorium voor het Krediet en de Schuldenlast zou 72% van de gezinnen een maandinkomen hebben van 1.500 euro of minder. Die gezinnen bestaan uit gemiddeld 2,6 personen. Veertien procent van die gezinnen moeten nog boetes betalen waartoe zij werden veroordeeld. Die schuld bedraagt gemiddeld 939 euro. Ik ben bezorgd over dat soort schuldenlast. Men moet die mensen schuldbeïndeling voorstellen of ze verwijzen naar centra voor de bescherming van consumenten of zelfs naar het OCMW. Ik herhaal dat het hier niet gaat om personen met een gewaarborgd maandinkomen, maar om personen met een middelmatig inkomen.

M. Louis Siquet (PS). – *Nous souhaitons tous une amélioration de la sécurité routière. Mais je doute que le projet qui nous est soumis nous mette sur la bonne voie. Permettez-moi de vous exprimer mon opinion personnelle à propos de ce projet de loi qui contient des dispositions pénales et répressives en matière de sécurité routière.*

Je ne parlerai pas des malentendus de la route, certes non. Cependant, il est très dur d'accepter que l'on puisse appliquer des mesures draconiennes à des personnes qui, par mégarde ou pour une raison quelconque, commettent une infraction sans mettre de tiers en danger. Ces sanctions alourdissent de manière excessive le budget familial. J'ose espérer qu'au moment de verbaliser, la police sera plus sensible à cet aspect que ne le sont les politiciens. (Exclamations)

Il me reste l'espoir que la ministre sera, elle aussi, sensible à ce problème lorsqu'elle rédigera les arrêtés d'application.

Malheureusement, nonante pour-cent du texte de loi traite de peines et de mesures répressives. En outre, le recours à des mesures alternatives telles qu'elles sont inscrites dans la loi du 17 avril 2002, mesures que peut proposer le procureur en matière de peines de police, n'est prévu nulle part.. Je précise qu'il s'agit de mesures alternatives et non de peines alternatives qui sont du ressort du juge.

Par hasard, le calendrier a fait en sorte que nous avons voté cette semaine, en commission, un projet de loi relatif au crédit à la consommation. Dans ce projet, des mesures sont détaillées pour prévenir le surendettement. Je remarque que nous votons d'abord une loi répressive qui risque d'alourdir les budgets familiaux, puis une loi relative à la surconsommation. Ne faisons pas l'amalgame, cela n'aurait, paraît-il, rien à voir !

Il est clair que je ne parle pas d'amendes de cinquante ou de cent euros. La presse belge vient de publier les résultats d'une enquête qui indique que 402.000 ménages sont surendettés. Selon l'Observatoire du Crédit et de l'Endettement, 72% des ménages ont un revenu mensuel égal ou inférieur à 1.500 euros. Ce sont des ménages composés en moyenne de 2,6 personnes. Quatorze pour-cent de ces ménages ont des dettes pénales, de quelque 939 euros en moyenne. Je suis très sensible à ce genre d'endettement. On doit proposer à ces

Alle boetes die worden opgelegd na de vaststelling van een overtreding met een onbemand toestel moeten binnen dertig dagen worden betaald, anders worden ze verhoogd met 25% en komen er ook nog wettelijke intresten bij, berekend door de ontvanger van Domeinen. Een beroep bij de rechtbank is slechts ontvankelijk na betaling binnen veertien dagen.

Hoewel het Europees Verdrag voor de rechten van de mens duidelijk bepaalt dat elke burger onvoorwaardelijk toegang moet krijgen tot het gerecht, bepaalt artikel 31 van deze wet – het oude artikel 65 §7 – dat de toegang tot het gerecht slechts mogelijk is na betaling van het opgelegde bedrag.

Ik heb nog altijd geen antwoord gekregen op mijn vraag of dit een voorwaarde is om toegang te krijgen tot het gerecht. Als dat niet het geval is, dan moet de tekst van het wetsontwerp gewijzigd worden in de zin van het amendement dat ik in de commissie had ingediend.

De heer Frank Creyelman (VL. BLOK). – Vijftienhonderd verkeersdoden per jaar, plus tienduizend zwaargewonden en enkele tienduizenden lichtgewonden. Dat is de droevige balans die België kan voorleggen. Het aantal verkeersdoden ligt boven het Europese gemiddelde. We bekleden de vijftiende plaats in de Europese Unie. Alleen Griekenland, Portugal, Spanje en Luxemburg doen het nog slechter. Dat is zeker niet alleen het gevolg van het beleid op het gebied van verkeersveiligheid, ook andere omstandigheden spelen een rol. Denk maar aan de hoge bevolkingsgraad, de ondoordachte ruimtelijke ordening, de geografische ligging, de samenstelling van het wagenpark, de dichtheid en de kwaliteit van het wegennet, het gedrag en de mentaliteit van de weggebruikers en wellicht ook onze Bourgondische levenswijze en levensstandaard.

Hoewel er verzachtende omstandigheden kunnen worden ingeroepen, is het de hoogste tijd om na te gaan waarom we zo slecht scoren. Vervolgens moeten we ons afvragen of dit wetsontwerp wel de goede oplossing is.

Het BIVV heeft enkele vaststellingen gedaan, die het Vlaams Blok perfect kan onderschrijven. De hoge verkeersonveiligheid in ons land is te wijten aan drie grote oorzaken.

Er is ten eerste de bijzonder slechte ruimtelijke ordening: lintbebouwing, gewestwegen die dorpen doorkruisen, grote winkelketens aan de rand van de steden en gevaarlijke kruispunten.

Er is ten tweede een bijzonder gebrekkige wegeninfrastructuur. De beleidsverantwoordelijken hadden in het verleden te weinig oog voor afgeschermd voet- en fietspaden. Alles stond in het teken van een vlot autoverkeer. De achterstand op het vlak van aanleg en heraanleg van voet- en fietspaden, kruispunten en rotondes moet dringend weggewerkt worden. We zien al verbeteringen, maar het werk is nog lang niet af.

personnes des médiations de dettes ou les adresser à des centrales de protection des consommateurs ou même aux CPAS. J'insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas de personnes bénéficiant de revenus minimum garantis mais de personnes disposant d'un revenu moyen.

Toutes les amendes imposées après constat d'une infraction par un appareil automatique doivent être payées dans les trente jours, sinon elles sont majorées de 25% et on y ajoutera encore les intérêts légaux calculés par le Receveur des Domaines. Pis, le recours en appel auprès du tribunal n'est recevable qu'après paiement de la somme endéans les quinze jours.

Quoique la Convention européenne des Droits de l'Homme précise clairement que l'accès à la Justice doit être garanti à tout citoyen et sans condition, cette loi reprend en son article 31 – l'ancien article 65 §7 – que l'accès à la justice n'est possible que sous réserve d'exécution du paiement de la somme due.

J'ai une question à laquelle, à ce jour, je n'ai pas encore eu de réponse, alors qu'un oui ou un non suffit, à savoir : « Est-ce une condition d'accès à la Justice ? Si ce n'en est pas une, il faut changer le texte du projet de loi dans le sens de l'amendement que j'avais déposé en commission.

M. Frank Creyelman (VL. BLOK). – *Mille cinq cents morts par an, plus dix mille blessés graves et quelques dizaines de milliers de blessés légers, c'est le triste bilan que peut présenter la Belgique. Nous dépassons la moyenne européenne en ce qui concerne le nombre de tués sur les routes. Seuls la Grèce, le Portugal, l'Espagne et le Luxembourg s'en tirent plus mal. La politique en matière de sécurité routière n'est pas la seule responsable : il y a aussi, par exemple, la densité de population élevée, la composition du parc automobile, le comportement et la mentalité des usagers de la route.*

Même si nous avons des circonstances atténuantes, il est grand temps de nous demander pourquoi notre score est aussi mauvais. Ensuite, voyons si ce projet y apporte une réponse adéquate.

L'IBSR a fait quelques constatations partagées par le Vlaams Blok. L'insécurité routière est due à trois causes : un aménagement urbanistique déplorable, une mauvaise infrastructure routière, les passages protégés et les pistes cyclables étant restés longtemps les parents pauvres de cette politique. Même si des progrès ont été réalisés, il reste du pain sur la planche. Enfin, la probabilité d'être sanctionné est minime.

Je voudrais faire une constatation supplémentaire : jusqu'à présent, la politique en matière de sécurité routière n'a jamais été une priorité pour la Belgique et le morcellement des compétences nuit à l'efficacité de cette politique.

Le code de la route, le contrôle et les sanctions sont des compétences fédérales. L'infrastructure routière est une matière régionale ; la voiture est une compétence européenne.

Le Vlaams Blok en a toujours logiquement conclu qu'il fallait mettre un terme à ce morcellement et défédéraliser cette matière. Ce gouvernement a laissé passer sa chance.

Er wordt ten derde veel te weinig gecontroleerd. Iedereen weet dat het risico om geflitst te worden bijzonder klein is.

Ik voeg bij de drie vaststellingen van het BIVV nog een vierde vaststelling. Een coherent veiligheidsbeleid was in België tot nu toe nooit een topprioriteit. Alleen na een of ander dramatisch ongeluk kwam er een debat in een van de parlementen op gang. Een geïntegreerd en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid is in ons land ook niet mogelijk omdat de bevoegdheden te veel versnipperd zijn.

Het verkeersreglement, de controle en strafmaatregelen zijn federale bevoegdheden. De wegeninfrastructuur is dan weer een gewestelijke materie en voor koning auto zelf is het Europees parlement bevoegd. Die versnippering van bevoegdheden heeft gevolgen op het vlak van adviesverstrekking, termijnen, overleg enzovoort.

Het Vlaams Blok heeft altijd de logische conclusie getrokken dat er een einde moet worden gemaakt aan die versnippering en dat de materie gedefederaliseerd moet worden. De huidige regering kon dat doen, maar heeft de kans laten liggen. Het Vlaams Blok wil het wetsontwerp in dat kader bespreken.

Wij zijn ontgoocheld over het ontwerp. Het lost de verwachtingen niet in. Indien de huidige reglementering door efficiënte controles zou worden ondersteund, zou ze hetzelfde resultaat hebben als het ontwerp waarover we ons vandaag buigen. Het voorgestelde ontwerp biedt namelijk geen oplossing voor het probleem van de controles. Het politietoezicht beperkt zich te veel tot de autosnelwegen en is op de secundaire wegen haast onbestaande. Er zijn te weinig politieagenten en zeker te weinig motoren, slechts één motor voor zes zwaantjes. Van een ontoereikende controle gesproken! Het verhogen van de pakkans is nochtans een essentiële voorwaarde voor een verbetering van de toestand.

Ik ben het ermee eens dat het probleem van de controle niet in dit ontwerp kan worden geregeld, maar als de verkeersveiligheid voor de paarsgroene meerderheid echt een topprioriteit was, zou ze ook werk gemaakt hebben van het handhavingsbeleid. Dan had ze de parketten uitgerust met moderne middelen en met de nodige informatica en digitale camera's die niet meer manueel moeten worden bediend. Die maatregelen zouden het ontwerp waarschijnlijk niet overbodig maken, maar ze zouden ons toch al een heel eind in de goede richting hebben geholpen.

De minister verwijst naar de afspraak op federaal niveau om de controles jaarlijks met 10% te verhogen. Hij weet echter ook dat het grootste deel van de controles binnen de politiezones georganiseerd wordt en dat er politiezones zijn waar de verkeersveiligheid geen prioriteit is.

Een betere organisatie van de controles zou een verhoging van de boetes zelfs overbodig maken. Ook al wordt beweerd dat het ontwerp niet tot doel heeft de boetes te verhogen, toch is dat het resultaat ervan. Het is dan ook logisch dat de goede bedoelingen in dit wetsontwerp het moeten afleggen tegen de indruk dat het vooral om de centen te doen is.

De heer Dedecker had het reeds over het 'pesten van de burger' en hoewel dat ongetwijfeld niet de bedoeling van het ontwerp is, wekt het bij de bevolking toch die indruk. Voor een regering die zich laat omringen door mediaspecialisten en reclamegoeroes is het ontwerp een miskleun van jewelste. Het zal zeker geen verandering in de verkeersmentaliteit

Ce projet nous déçoit et ne répond pas aux attentes. On aurait obtenu le même résultat en renforçant les contrôles. Le projet à l'examen ne résout pas le problème des contrôles. Le contrôle policier est limité aux autoroutes. Sur les routes secondaires, il est pratiquement inexistant. Il y a trop peu d'agents et surtout, trop peu de motos, une pour six motards. La peur du gendarme est pourtant le seul élément susceptible d'améliorer la situation.

Bien entendu, le problème des contrôles ne sera pas réglé par ce projet mais si la sécurité routière avait été une priorité absolue du gouvernement arc-en-ciel, il aurait doté les parquets d'équipements modernes et de caméras informatiques et digitales automatiques. Ces mesures auraient en tout cas été une avancée importante.

La ministre renvoie à la décision d'augmenter le nombre de contrôles de 10% par an. Elle sait pourtant que la majeure partie des contrôles sont organisés à l'intérieur des zones de polices et que pour certaines zones, la sécurité routière n'est pas prioritaire.

Si les contrôles étaient mieux organisés, il ne serait même plus nécessaire de relever le montant des amendes. On a beau prétendre que ce projet n'a pas pour objectif d'alourdir les amendes, le résultat est là.

Alors que tel n'était certainement pas le but du projet, les gens ont l'impression qu'on veut les « embêter ». Pour un gouvernement qui s'entoure de spécialistes de la communication, il s'agit là d'une bavure considérable et ce n'est pas ainsi que l'on va changer la mentalité des conducteurs.

On a fait beaucoup de bruit autour des amendes. Il s'ensuit que trois types d'infractions ne changent pas de catégorie : celles relatives au stationnement dangereux, à l'utilisation du GSM au volant et à l'absence de port de la ceinture. Trois infractions qui, au départ, devaient figurer dans la première catégorie et qui, en fin de compte, restent des infractions ordinaires. On fait les centaines d'autres changements de catégories dont on peut se demander si elles sont socialement justifiées.

Nous n'avons rien contre la catégorisation des infractions mais on aurait pu faire plus simple. N'est-il pas de l'intérêt de la sécurité routière que tous les usagers de la route sachent à quoi s'en tenir ?

Mon groupe n'a jamais été partisan d'un alourdissement des amendes. Nous plaçons cependant en faveur d'une augmentation de la probabilité d'être sanctionné, d'une amélioration des contrôles et d'une limitation du délai entre l'infraction et la sanction. C'est le seul moyen de faire changer les mentalités.

On a évoqué plusieurs fois les États-Unis et la Suède. En voyageant en Suède, j'ai pu me rendre compte à quels points les conducteurs y sont disciplinés. Selon nos critères, les Suédois roulent extrêmement lentement, sur d'interminables routes rectilignes. On finit par s'habituer à rouler lentement. Si les Suédois respectent les limitations de vitesse, c'est avant tout parce que la probabilité d'être sanctionné y est très élevée.

Notre pays privilégie la répression financière alors que l'augmentation des contrôles serait la meilleure prévention.

teweegbrengen.

Over de boetes is al heel wat heisa geweest, met het gevolg dat drie soorten overtredingen uiteindelijk niet van categorie veranderen: gevaarlijk parkeren, gsm-gebruik achter het stuur en het dragen van de gordel. Oorspronkelijk was het de bedoeling die overtredingen als overtredingen van eerste categorie te gaan beschouwen. Het blijven gewone overtredingen. Over de honderden andere veranderingen van categorie, waarvan men zich kan afvragen of ze wel sociaal verantwoord zijn, wordt niet gesproken.

We hebben geen enkel bezwaar tegen de categorisering van de overtredingen op zich, maar het had toch allemaal wat eenvoudiger gekund. Is het niet in het belang van de verkeersveiligheid dat alle verkeersdeelnemers weten waaraan ze zich moeten houden?

Onze fractie is nooit voorstander geweest van een verhoging van de boetes. Waar we wél voor pleiten, is een verhoging van de pakkans, een betere controle en een lik-op-stukbeleid. Wie een overtreding begaat, moet daar binnen de kortste keren de gevolgen van dragen. Enkel op die manier kan er op termijn een mentaliteitswijziging plaatsvinden.

Er werd reeds meermaals verwezen naar de Verenigde Staten en naar Zweden. Ik heb bij mijn reizen in Zweden inderdaad vastgesteld hoe plichtsbewust de Zweedse chauffeurs zich gedragen. Anderzijds moet ik toegeven dat ik op die lange rechte wegen het gevoel had vreselijk traag te rijden, zeker na honderden kilometers op de Duitse autosnelwegen te hebben gereden. De Zweden rijden naar onze normen verschrikkelijk traag, op lange rechte wegen en over enorme afstanden die we ons hier niet kunnen indenken. Uiteindelijk went het langzaam te rijden. De Zweden houden zich in de eerste plaats aan de snelheidsbeperking omdat de pakkans bijzonder hoog is.

In ons land wordt niet gekozen voor het verhogen van de pakkans, hoewel dat de beste preventieve maatregel is, maar voor financiële repressie. Dat is merkwaardig want in andere dossiers opteren de links georiënteerde partijen wél voor preventie.

Een niet onbelangrijk element in dit wetsontwerp is het verkeersboetefonds dat de steden en gemeenten moet aanzetten om de verkeersonveiligheid ernstig te nemen. Dat is uiteraard een belangrijk signaal, maar ook niet meer dan dat. Alles blijft vrij vaag. Er is nog geen duidelijkheid over de verdeling van de middelen over de verschillende politiezones. Zullen de inspanningen van de lokale politiezones worden beloond met een evenredig deel uit de opbrengst van het boetefonds? Aangezien 70% van de verkeersslachtoffers in Vlaanderen vallen en er in Vlaanderen meer inspanningen worden gedaan op het vlak van de verkeersveiligheid, zou het logisch zijn dat daarmee bij de verdeling rekening wordt gehouden. Dat zou een primeur zijn in de Belgische geschiedenis.

Onze fractie heeft steeds het standpunt gehuldigd dat de administratieve afhandeling van verkeersboetes mogelijk is bij gedrag dat geen enkel risico inhoudt voor derden, maar niet bij gevaarlijk rijgedrag. Een routinematige afhandeling van een dergelijke overtreding bagatelliseert de normoverschrijding.

C'est curieux car dans d'autres dossiers, les partis de gauche choisissent la prévention.

Un élément non négligeable de ce dossier est le Fonds des amendes. Cependant, on ne connaît pas encore avec précision la répartition des moyens entre les différentes zones de police. Les zones de police locales en bénéficieront-elles proportionnellement à l'importance de leurs efforts ? Il serait logique de tenir compte, à cet égard, de la proportion des victimes de la route en Flandre – 70% – et de l'importance de ses efforts sur le plan de la sécurité routière. Ce serait une première dans l'histoire de la Belgique.

Mon groupe a toujours été partisan d'un traitement administratif des amendes si l'infraction ne fait courir aucun risque à des tiers mais pas en cas de comportement dangereux au volant.

Le projet comporte aussi des points positifs, par exemple la réforme de la formation à la conduite, la plus grande autonomie des communes dans la politique routière et la catégorisation des infractions. Mais rien ne garantit que le flot de tués et de blessés sur la route sera endigué. Les amendes élevées donnent l'impression que l'on veut renforcer la sécurité routière mais elles ne sont pas une garantie de réussite. La raison en est simple : les contrôles restent trop limités. Ce projet est en réalité le second cadeau en deux semaines du gouvernement aux verts. Sans doute veut-on à tout prix reconduire la coalition de gauche après les élections.

Pour qu'il y ait une politique efficace et réfléchie en matière de sécurité routière, il aurait fallu transférer à la Flandre toutes les compétences touchant de près ou de loin à ce domaine.

La Région a cependant la tutelle des provinces et des communes qui gèrent chacune une partie des routes. Elle est aussi le principal gestionnaire des routes. Un transfert du code de la route améliorerait l'impact de la réglementation sur les différentes situations en Flandre et en Wallonie tout en réduisant le nombre de victimes. Mais pour les francophones, tout ce qui touche à la régionalisation ou la défédéralisation est tabou.

Tant que la circulation et la mobilité ne seront pas régionalisées, on ne mettra pas fin au gaspillage des moyens et les problèmes de temps, de concertation et de coordination subsisteront.

Tous ces éléments font que mon groupe ne votera pas contre le projet mais s'abstiendra.

Het ontwerp bevat ook positieve punten, zoals de hervorming van de rijopleiding, de grotere autonomie voor de gemeenten bij het bepalen van het verkeersbeleid en de categorisering van de overtredingen. Toch blijven er veel gemiste kansen. Er zijn absoluut geen garanties dat de stroom verkeersdoden en – gekwetsten zal worden ingedijkt. De hoge boetes geven vooral de indruk dat er aan de verkeersonveiligheid wordt gewerkt, maar ze bieden geen garantie op succes. De reden ligt voor de hand: de pakkans blijft beperkt. Het wetsontwerp is in feite het tweede cadeau van de regering aan de groenen in twee weken tijd. Het is blijkbaar de bedoeling de linkse coalitie na de verkiezingen kost wat kost voort te zetten.

Aan de basisvereiste voor een kordaat, efficiënt en doordacht verkeersveiligheidsbeleid is niet voldaan: de bevoegdheden die van ver of van dichtbij met verkeersveiligheid te maken hebben, zijn niet naar Vlaanderen overgeheveld.

Nochtans oefent het gewest het toezicht uit over de provincies en de gemeenten, die elk hun deel van de wegen beheren, en is het daarnaast zelf de belangrijkste wegbeheerder. Een overheveling van het verkeersreglement zou de impact van de regelgeving op de verschillende situaties in Vlaanderen en Wallonië zeker verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Daar gaat het tenslotte om. Alles wat te maken heeft met regionalisering of defederalisering is voor de Franstaligen echter blijkbaar taboe.

Zolang verkeer en mobiliteit niet zijn geregionaliseerd, zal er geen einde komen aan de verspilling van middelen en zullen de problemen van tijd, overleg en coördinatie blijven bestaan.

Gelet op de positieve punten die ik heb aangehaald, zal onze fractie niet tegen het wetsontwerp stemmen, maar zich onthouden.

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Ik zal kort gaan.*

Mevrouw de minister, het beste deel van deze tekst is het opschrift. Wie kan er immers bezwaren hebben tegen een goede verkeersveiligheid?

Sommige maatregelen uit uw ontwerp zijn positief, andere zijn onvoldoende. Het ontwerp heeft twee aspecten: de bestraffing en de overdreven snelheid.

De geschiedenis en het leven leren ons dat een sanctie, voor welke misdaad dan ook, een mens niet automatisch terug op het rechte pad brengt. Overdreven straffen zijn zinloos, in ieder geval voor een bepaalde categorie weggebruikers die ze, om verschillende redenen, toch nooit zullen betalen. Sommigen zullen de financiële middelen niet hebben of de straffen zullen niet in verhouding zijn tot de overtreding, enzovoort.

Er is een nieuwe catalogus gemaakt van de inbreuken. U spreekt over 600 mogelijke inbreuken op het verkeersreglement, wat mij vrij surrealistisch lijkt. Zodra we op de baan komen, zijn we potentieel al in overtreding.

De voorgestelde boetes voor het telefoneren, fout parkeren, enzovoort, lijken mij overdreven en zullen geen verbetering of verandering van gedrag tot gevolg hebben. Een overtreding moet natuurlijk worden beboet, maar de boete moet vooral een opvoedkundig effect hebben. Kijk maar naar de voertuigen die niet verzekerd of waarvan de banden of de remmen in slechte staat zijn.

M. Jean-Marie Happart (PS). – *J'interviendrai brièvement, comme je l'ai fait en commission. Je vous dirai d'emblée, madame la ministre, que la meilleure partie de votre texte est le titre. Qui pourrait ne pas être favorable à une bonne sécurité routière ?*

Quant au texte proprement dit, si certaines mesures sont positives, d'autres me laissent sur ma faim. Je considère ce projet de loi comme ayant un double aspect : d'une part, la punition et, d'autre part, l'excès de vitesse.

Qu'il s'agisse de guerres, de la peine de mort, ou simplement de punitions infligées aux enfants, l'histoire et la vie nous ont appris que, quelle que soit la punition, celle-ci n'a jamais nécessairement conduit à l'objectif poursuivi, celui de remettre la personne sur le bon chemin. À mes yeux, quand les peines sont excessives, elles sont inutiles, en tout cas pour une certaine partie des usagers de la route, parce qu'elles ne seront pas honorées, et ce pour différentes raisons : manque de moyens financiers ou disproportion par rapport à la faute commise, entre autres.

Un nouveau catalogue des infractions a été établi et vous avez parlé de 600 infractions possibles au code de la route, madame la ministre. Cela me paraît un peu surréaliste ! Le simple fait de prendre la route le matin nous met déjà potentiellement en infraction.

Les peines prévues, que ce soit pour l'utilisation du téléphone, le mauvais stationnement ou autres infractions me semblent excessives et n'entraîneront pas une correction ou un

Ik ben het er mee eens dat er beperkingen moeten worden opgelegd om de andere weggebruikers te beschermen, maar meer dan 600 inbreuken op het verkeersreglement is werkelijk overdreven.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Het gaat om een de indeling van de inbreuken. Bij het opstellen van de lijst is rekening gehouden met de regels die reeds sedert lang bestaan.*

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Ik beweer het tegenovergestelde niet, maar regels die al lang bestaan, zijn niet noodzakelijk goede regels. Men had van dit ontwerp gebruik kunnen maken om deze materie te vereenvoudigen en te rationaliseren.*

De snelheid is natuurlijk een bezwarende omstandigheid bij een ongeval, maar zelden is een ongeval, al dan niet met doden, uitsluitend te wijten aan overdreven snelheid.

Eén van de belangrijkste oorzaken van de verkeersdoden is het 'weekendfenomeen'. Het gaat dan vaak om chauffeurs die de weg niet goed kennen of die gedronken hebben, drugs gebruikt hebben of oververmoeid zijn.

Ik ben het nochtans volledig met u eens dat elke dode op de weg er één te veel is.

Ook de zware vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor heel wat verkeersdoden. Een chauffeur die 60 tot 70.000 km per jaar aflegt, weet hoe moeilijk het vaak is om een zware vrachtwagen, een bus of landbouwvoertuig voorbij te steken op een weg met twee rijstroken of op een slecht verlichte weg.

Die twee fenomenen hebben niet noodzakelijk iets te maken met de beperking van de snelheid tot 120 km per uur op een snelweg, 70 km per uur op een hoofdweg of 50 km per uur in een agglomeratie.

Dit ontwerp was een gelegenheid om het probleem verstandiger aan te pakken. Volgens mij is het niet gevaarlijk om op een mooie dag, om 11 uur 's morgens, 130 of 140 km per uur te rijden op een vrije weg. Maar op dezelfde weg is 120 km per uur in de spits of bij slecht weer gevaarlijk.

Er wordt echter spijtig genoeg geen rekening gehouden met de verkeerssituatie en de weersomstandigheden.

Een opmerking over de veiligheid in de omgeving van de scholen. Wanneer men ziet hoeveel mensen de kinderen met de auto naar school brengen, liefst tot op de speelplaats, kan men alleen maar concluderen dat het openbaar vervoer bitter weinig gebruikt wordt. Een betere organisatie van het openbaar vervoer zou het aantal zware of dodelijke ongevallen in de omgeving van de scholen nochtans drastisch kunnen verlagen.

Een goede organisatie van de zones 30 is op bepaalde

changeement d'attitude. S'il faut évidemment punir en cas d'infraction, la punition doit avoir un objectif éducatif. On voit ce qui se passe avec les véhicules qui circulent sans assurance, qui sont mal équipés au niveau des pneus, des freins, etc. La punition ne change pas forcément le comportement.

En ce qui concerne la vitesse, tout est très relatif. Je peux concevoir qu'il faille respecter certaines limites pour ne pas mettre la santé ni la vie des autres usagers en danger. Nous avons effectivement une responsabilité en la matière. Cependant, quand vous dites que 600 infractions au code de la route, ou davantage, sont possibles, j'imagine que tout le monde en commet plusieurs par jour, vous comme moi.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Je parle de qualification des infractions. Un répertoire a été établi en tenant compte des règles qui existent depuis très longtemps.

M. Jean-Marie Happart (PS). – Je ne dis pas le contraire, mais ce n'est pas parce que ces règles ont toujours existé qu'elles sont nécessairement bonnes. Il convenait peut-être de profiter de ce projet de loi pour simplifier et rationaliser la matière, afin de pouvoir mieux s'y retrouver.

Je suis d'accord pour dire que la vitesse est un élément aggravant en cas d'accident, mais c'est rarement une cause unique d'accident ou de mortalité.

Une des causes principales de la mortalité est le phénomène dit « du week-end » où sont impliquées des personnes peu habituées à la route ou qui ne sont pas dans leur état normal, soit parce qu'elles ont bu, qu'elles se sont droguées ou qu'elles sont fatiguées.

La mortalité est importante et nous sommes tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'un mort sur la route est un mort de trop.

Les poids lourds sont également une cause importante de mortalité sur les routes. Le conducteur qui fait une moyenne de 60 ou 70.000 km par an, se rend aisément compte de la difficulté qu'il y a parfois à dépasser un poids lourd, un autocar ou un véhicule agricole sur des autoroutes à deux bandes ou sur des routes moyennement éclairées.

Les deux phénomènes - que je viens de citer n'ont pas nécessairement quelque chose à voir avec une limitation de vitesse, que ce soit à 120 km/h sur une autoroute, 70 km/h sur une grand-route ou 50 km/h dans une agglomération.

On aurait pu profiter de ce projet de loi pour avoir une approche plus intelligente du problème. Je ne pense pas qu'il y ait un risque à rouler à 130 ou à 140 km/h à 11 heures du matin sur une autoroute dégagée, par beau temps. Par contre, sur la même route, en période de pointe et par mauvais temps, même une vitesse de 120 km/h devient excessive.

On aurait dû tenir davantage compte de la situation sur le terrain. Malheureusement, les contraintes arbitraires qui sont imposées ne tiennent pas compte des conditions de la route et des conditions climatiques.

Je ne dis pas qu'il est aisé d'avoir une vision plus intelligente de la route, mais on aurait quand même pu essayer de trouver des solutions.

plaatsen absoluut noodzakelijk, maar op andere plaatsen zou men toch veel soepeler kunnen zijn, afhankelijk van het tijdstip van de dag, de plaats, de weersomstandigheden. Dat aspect komt in uw ontwerp helemaal niet aan bod en dat betreurt ik.

Het ontwerp heeft weliswaar een lovenswaardige doelstelling, maar de oplossingen die het biedt zullen het aantal slachtoffers zeker niet doen dalen.

Er moesten volgens mij andere maatregelen genomen worden. Men had de controle van de voertuigen zelf kunnen verscherpen. Niet alleen rijden veel chauffeurs zonder verzekering rond, er rijden op de wegen ook talrijke voertuigen die geen technische controle ondergaan hebben en bijgevolg niet veilig zijn. Men had veel meer kunnen doen dan zich te concentreren op de sancties en de controle op de overdreven snelheid.

Het verkeersreglement zal met dit wetsontwerp niet beter nageleefd worden. Het lijkt mij haast niet mogelijk dat iemand nooit fouten maakt.

Wat belangrijk is, is opvoeden, begeleiden en de bevolking betrekken bij het zoeken naar oplossingen. Ik geloof niet in strenge straffen en snelheidscontroles, tenzij men ongelooflijk veel radars installeert langs de wegen en op de straathoeken.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Het debat over deze tekst was nogal geanimeerd.*

Dankzij de grote belangstelling van de media heeft iedereen een duidelijk zicht gekregen op de manier waarop de verkeersonveiligheid moet worden bestreden. Er is geen plaats meer voor de onverschilligheid die jaren aan de basis lag van een riskant gedrag en decennialang beschouwd werd als een onvermijdelijke tol.

Nu vragen de mensen zich toch af of die wreedheid op de weg niet het gevolg is van ons gedrag.

Uitvluchten, zoals de mist, de staat van het voertuig of van de

En ce qui concerne la sécurité aux abords des écoles, quand on voit le nombre de personnes qui utilisent leur voiture pour déposer les enfants le matin à l'école – si possible jusque dans la cour – et à les reprendre le soir, on se rend compte combien les transports en commun sont peu utilisés. Or, si ces derniers étaient mieux organisés, cela résoudrait le problème des accidents graves ou mortels aux abords des écoles.

Si une bonne organisation des zones 30 est indispensable à certains endroits, on peut parfaitement concevoir une certaine souplesse à d'autres, en fonction des heures, des lieux, des conditions climatiques. Mais il semble que cet aspect des choses ait été complètement oublié dans votre projet de loi et je le regrette.

Si ce projet a un objectif extrêmement louable et respectable, les moyens qu'il met en œuvre ne rencontrent pas suffisamment la problématique des accidents de la route et il ne devrait pas donner lieu à une diminution conséquente du nombre de victimes.

Ce projet, extrêmement important, est rempli de bonnes intentions – l'enfer aussi ! – mais il ne répondra probablement pas aux objectifs fixés.

Selon moi, il y avait d'autres mesures à prendre. On aurait pu, par exemple, intensifier les contrôles sur les véhicules proprement dits. Non seulement certains conducteurs ne sont pas en règle d'assurance, mais de nombreux véhicules qui n'ont pas subi de contrôle technique circulent encore sur les routes alors qu'ils ne sont plus adaptés. Il y avait beaucoup plus à faire que de se braquer sur la question des sanctions et du contrôle des excès de vitesse.

Je reste donc sur ma faim en ce qui concerne ce projet. Je ne suis pas du tout convaincu qu'il aura pour conséquence un plus grand respect du code de la route. Que celui qui parmi vous n'a jamais commis d'infraction au code de la route vienne nous expliquer comment il fait, mais cela ne me paraît guère possible !

En cette matière, l'important est l'aspect éducatif, l'accompagnement, la recherche de solutions qui impliquent la population. Je ne crois pas aux punitions sévères ni aux contrôles stricts en matière de vitesse, à moins de placer une quantité inimaginable de radars le long des autoroutes et à tous les coins de rues !

Je suis quelque peu déçu de ce projet de loi. J'adhère à cent pour-cent aux intentions qui sont les siennes mais je ne suis pas du tout convaincu qu'il répondra aux aspirations qui étaient à sa base.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Permettez-moi de commenter brièvement le contexte dans lequel ce texte a été discuté et adopté.

Le débat a été assez animé ; divers arguments, certains plus rationnels que d'autres, ont été avancés.

Le choix auquel la société est confrontée est devenu clair : la grande attention des médias a permis à tout un chacun d'avoir une vue claire de la manière de combattre l'insécurité routière. Pour moi, il est positif que ce thème soit sorti de l'ombre. L'indifférence qui, pendant des années, a été à la base d'un comportement risqué, n'avait plus sa place dès lors

weg, een voetganger die plots voor de wagen loopt, worden niet meer aanvaard. Door de gevolgen van ons gevaarlijk gedrag te minimaliseren, door te geloven dat een snelheidsovertreding eigenlijk een te verontschuldigen fout is, door sommige voorzichtigheidsregels te overtreden, hebben we ons allen al eens schuldig gemaakt aan het niet verlenen van bijstand aan een persoon in gevaar.

De enorme verkeersonveiligheid dwingt ons solidair te worden. Als we de verkeersregels overtreden, overtreden we de maatschappelijke overeenkomst die op democratische wijze tot stand is gekomen. Dan geven we blijk van schuldige onverantwoordelijkheid, waardoor de anderen of onze naasten potentiële slachtoffers worden.

Zonder de solidariteit die ons moet verenigen, hebben de verbeteringen aan infrastructuur en voertuigen en de inspanningen om de informatie van de weggebruikers te verbeteren, geen zin. We hebben die trieste realiteit genegeerd. We behoren allen tot de naoorlogse generatie voor wie de wagen een buitengewoon instrument van vrijheid en onafhankelijkheid is en soms ook een statussymbool.

De manier waarop wij ons als individu en als samenleving gedragen, is niet langer aanvaardbaar. Onder druk van de verenigingen van slachtoffers en onder druk van de media, die het debat in de openbaarheid hebben gebracht, begint de mentaliteit stilaan te veranderen. De overheid moet die gelegenheid te baat nemen. Hoe zouden we ons individueel en collectief bewust kunnen worden van de noodzaak om het aantal verkeersdoden te verminderen en alle weggebruikers opnieuw ruimte te geven, als de verschillende regeringen van ons land de verkeersveiligheid niet op hun prioriteitenlijstje zetten? Daarom hebben wij de staten-generaal van de verkeersveiligheid georganiseerd.

Een jaar na de staten-generaal en na een hevige polemiek kunnen we de argumenten vóór en tegen op een rijtje zetten.

De tegenstanders van dit ontwerp beweren dat ons beleid beperkt is tot het invoeren van torenhoge boetes. De werkgroep Mobiliteit, die een resolutie over verkeersveiligheid heeft aangenomen, heeft net als de staten-generaal een waaiër maatregelen voorgesteld. Sommige daarvan worden al toegepast, zoals de technische uitrusting van voertuigen, de dodehoekspiegel voor vrachtwagens en de verhoogde pakkans.

Een verhoogde pakkans is zeer belangrijk. Tijdens de BOB-campagne hebben we met 82.000 controles in anderhalve

que l'on mettait ce thème sous les feux de l'actualité. Pendant des décennies, on a considéré cette indifférence comme un tribut, un prix inéluctable à payer.

Maintenant, les gens se posent quand même quelques questions. Cette barbarie routière ne prendrait-elle pas par hasard racine dans nos comportements ?

Trop longtemps, nous nous sommes réfugiés derrière de faux prétextes. Un jour, c'est le brouillard ; le lendemain, c'est l'état du véhicule ou l'état de la route ; le surlendemain, c'est un piéton qui a « couru pour se jeter sous la voiture » ! Tous ces faux-fuyants sont désormais à proscrire. En minimisant les conséquences de nos conduites à risque, en considérant que l'excès de vitesse serait finalement une faute excusable, en trahissant certaines règles élémentaires de prudence, nous nous sommes tous, un jour ou l'autre, rendus coupables de non-assistance à vie en danger.

Aujourd'hui, la gravité de l'insécurité routière nous oblige à passer du conducteur solitaire au conducteur solidaire. Enfreindre la loi routière, c'est enfreindre le contrat social que nous avons démocratiquement mis en place. C'est entrer dans le cercle de l'irresponsabilité coupable, celle qui fait des autres ou de nos proches des cibles potentielles.

Sans cette solidarité, qui doit nous unir tous, les améliorations qui seront apportées aux infrastructures et aux véhicules et les efforts qui seront déployés pour améliorer l'information des usagers de la route seront vains. Nous avons nié cette triste réalité. Nous appartenons tous à la génération « bagnole » de l'après-guerre, pour qui la voiture était un outil extraordinaire de liberté, d'indépendance et aussi, avouons-le, parfois, un outil de frime et d'élitisme.

À mon sens, nos comportements dangereux sur la route, individuels et collectifs, ne sont plus admissibles. Sous la pression conjointe des associations de victimes et des médias, qui ont mis le débat sur la place publique, les mentalités commencent à être prêtes à évoluer. Il faut que l'État saisisse l'opportunité que représente ce frémissement. Comment croire que nous prendrons individuellement et collectivement conscience de la nécessité de réduire le nombre de morts sur les routes et de rendre l'espace à tous les utilisateurs si tous les gouvernements que compte notre pays ne placent pas la pacification du bitume au rang de leurs priorités ? C'est la raison pour laquelle nous avons organisé les états généraux de la sécurité routière. Cela n'a pas été une grand-messe d'un jour, nous y avons travaillé pendant plusieurs années !

Un an après les États-Généraux et une vive polémique, nous pouvons mettre les arguments pour et contre les uns à côté des autres. Je vais les développer.

Les opposants au projet prétendent que notre politique se limite à instaurer des amendes colossales. Le groupe de travail sur la mobilité, qui a adopté une résolution en matière de sécurité routière, a suggéré, tout comme les états généraux d'ailleurs, un éventail de mesures. Certaines sont déjà mises en œuvre. Je songe, par exemple à l'équipement technique des voitures et à l'introduction accélérée du rétroviseur à angle mort pour les camions. Je songe aussi à l'augmentation de la probabilité de se faire prendre.

La multiplication des contrôles est essentielle. Au cours de la campagne Bob, nous avons doublé le nombre de contrôles –

maand tijd het aantal controles verdubbeld. Door het actieplan van de federale politie verhoogde de controle op federaal vlak met 10%. Ik hoop dat de politiezones ook zullen beslissen een deel van die taak op zich te nemen.

Ik kan nog andere maatregelen noemen, zoals de mogelijkheid om in de buurt van scholen een maximumsnelheid van 30km/uur op te leggen. De federale overheid beslist niet voor de gemeenten en voor de scholen, maar ze biedt een instrument ad hoc.

Een andere maatregel die nu reeds wordt toegepast: aan de fietsers toestaan om de busstroken te gebruiken, zodat ze enigszins van het verkeer verwijderd zijn.

Er is ook de nieuwe reglementering op de helmen met het oog op de bescherming van jongeren die de motor van hun bromfiet hebben opgedreven zodat ze 40 of 60 km/u rijden in plaats van 25.

Ik kom straks terug op de talrijke campagnes van het BIVV die aan diverse thema's zijn gewijd, onder andere de snelheid.

Al die maatregelen maken deel uit van een globaal beleid. Voor de uitvoering daarvan hebben we niet gewacht tot het einde van de regeerperiode, mijnheer Thissen.

Ook de boetes maken deel uit van dit beleid. De verhoging van de pakkans en de boetes zijn noodzakelijke onderdelen. Daarmee wordt duidelijk gemaakt dat we niet langer kunnen aanvaarden dat er in ons land dagelijks vier doden vallen in het verkeer.

Ik ga akkoord met politierechter Peter D'Hondt die van oordeel is dat een verhoging met 10% van de boetes niet kan worden aangezien als een superstijging.

Een ander verhaaltje van de tegenstanders, is dat het geld van de boetes naar de staatskas gaat. Sommigen hier wekken de indruk dat alle automobilisten op kosten worden gejaagd, alsof het onmogelijk is om te rijden zonder een boete op te lopen. Dat is natuurlijk nonsens. Wie dat beweert, moet eens kijken naar artikel 32 van het ontwerp, dat bepaalt dat een deel van de opbrengst van de boetes naar een fonds voor veiliger verkeer gaat. Het geld wordt gebruikt om acties te steunen om het verkeer veiliger te maken. Het kan gaan om meer controle in de zone of andere initiatieven.

Het wetsontwerp beschouwt het geld van de boetes dus niet als een doel op zich, maar als een middel om tot veiliger verkeer te komen en wel op twee manieren: door het preventieve, afschrikkende effect van de boete en door het verkeersfonds. Ik ben het eens met de heer Ramoudt dat duidelijke informatie moet gegeven worden aan de bevolking om de verandering van de gedragingen te ondersteunen en te begeleiden. Zonder voldoende informatie kunnen de mensen immers de indruk krijgen dat de maatregelen tegen hen gericht zijn. De meeste mensen willen zich trouwens wel aan het verkeersreglement houden en hebben geen probleem met rechtvaardige boetes, gewoonweg omdat ze die niet hoeven te betalen. Vele automobilisten bewijzen elke dag op onze wegen dat het heel eenvoudig is om geen boetes te moeten betalen. Voorzichtig rijgedrag helpt tegen ongevallen, tegen stress, tegen lawaaihinder. Het bespaart brandstof en het is

82.000 en un mois et demi –. Grâce au plan d'action de la police fédérale, le nombre de contrôles au niveau fédéral a été augmenté de 10%. J'espère que les zones de police décideront d'assumer une part de cette tâche.

Je puis encore citer bien d'autres mesures, en commençant par la possibilité que nous avons offerte d'imposer une vitesse réduite à 30 km/heure aux abords des écoles. Le pouvoir fédéral ne décide pas pour les communes et pour les écoles, mais il fournit l'instrument *ad hoc*.

Autre décision, déjà appliquée : permettre aux cyclistes d'utiliser les bandes bus, de façon à être un tant soit peu à l'écart du trafic.

Relevons encore la nouvelle réglementation relative aux casques, destinée à protéger les jeunes qui, sur des cyclomoteurs dont on a « désétranglé » le moteur, ne roulent pas à 25, mais à 40 ou 60 km/heure.

Je reviendrai dans un instant sur les campagnes de l'IBSR, nombreuses et consacrées à des sujets variés, y compris la vitesse.

Toutes ces mesures font partie d'une politique globale, dont la mise en œuvre a bel et bien commencé. Nous n'avons pas attendu la fin de la législature, monsieur Thissen.

Quant aux amendes, elles font aussi, qu'on le veuille ou non, partie de cette politique. La probabilité accrue de se faire contrôler, d'une part, et les amendes, d'autre part, sont des éléments nécessaires. Ils montrent clairement que nous ne pouvons plus accepter le chiffre de quatre morts par jour sur la route dans notre pays. Je suis d'accord avec le juge de police Peter D'Hondt, pour qui une hausse de 10% en moyenne des amendes – c'est, en effet, bien de cela qu'il s'agit ! – ne peut en aucun cas être considérée comme une « supraaugmentation ».

Un autre argument invoqué est que l'argent des amendes va dans les caisses de l'État. Certains ici suscitent l'impression que tous les automobilistes devront payer, comme s'il était impossible de conduire sans encourir une amende. C'est évidemment absurde. Ceux qui prétendent cela devraient relire l'article 32 du projet, qui dispose qu'une partie des recettes provenant des amendes ira à un fonds de sécurité routière. Les montants seront utilisés pour soutenir des actions visant une sécurité accrue de la circulation. Il peut s'agir du renforcement des contrôles dans la zone ou d'autres initiatives.

Le projet de loi ne considère donc pas les recettes des amendes comme une fin en soi mais comme un moyen d'en arriver à un trafic plus sûr grâce à l'effet préventif et dissuasif des amendes et grâce au fonds pour la circulation. Je suis d'accord avec M. Ramoudt lorsqu'il dit qu'une information claire doit être fournie à la population de manière à soutenir et guider le changement de comportement. À défaut d'information suffisante, les gens pourraient avoir l'impression que les mesures sont dirigées contre eux. D'ailleurs, la plupart des gens respectent le code de la route et ne craignent pas des amendes équitables, pour la simple raison qu'ils n'ont pas à les payer. Il n'est pas compliqué de circuler sur nos routes sans devoir payer d'amendes et de nombreux automobilistes en apportent chaque jour la preuve. Une conduite prudente contribue à éviter les accidents, le

dus beter voor de luchtkwaliteit. Dat zijn elementen die belangrijk kunnen zijn. Voor mensen die voorzichtig rijden, verandert dit ontwerp dus niets.

Voor de anderen hoop ik dat het preventie- en controlebeleid hen zal aanzetten tot meer hoffelijkheid en respect voor de andere weggebruikers.

Een derde veel gehoord pseudo-argument is dat van de verkeersdoorstroming. Volgens sommigen zou 120 kilometer per uur rijden tot vertraging leiden. Het tegendeel is waar: als de snelwegen wegens vakantiedrukke verstopt dreigen te raken gaat de politie soms over tot blokrijden met een snelheid van 80 of 90 kilometer per uur. Precies omdat aan die snelheid de wagens het best vooruit geraken.

Ik neem een tweede voorbeeld: het traject Oostende-Brussel. Dit is een traject van 104 kilometer. Wie 120 kilometer per uur rijdt, doet er 51 minuten over, wie 150 kilometer per uur rijdt 41 minuten. Is het redelijk om voor tien minuten tijdswinst risico's te nemen die een mensenleven kunnen kosten?

Mijnheer Happart, het is niet juist dat snelheid niets te maken heeft met de hoofdoorzaak van een ongeval. Alle studies bewijzen het tegendeel. Als een bestuurder snel rijdt, verkleint zijn zijdelings gezichtsveld. Dat wordt het tunneleffect genoemd: hoe hoger de snelheid, hoe meer het zicht naar voor wordt gericht, ten koste van de zijkanen. Het zijzicht speelt een uiterst belangrijke rol bij de volledige inschatting van de omgeving. Sneller rijden betekent minder kans hebben om hindernissen te zien. Snelheid op zichzelf is dus een oorzaak van ongevallen. Dikwijls zijn er bijkomende factoren zoals alcohol, de staat van de weg, enzovoort.

Bovendien neemt de remafstand toe met de snelheid. Het belang van snelheid, bijvoorbeeld 's nachts op de autosnelweg, mag dus niet worden geminimaliseerd.

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Ik heb gezegd dat snelheid een verzwarende factor is, maar het hangt ervan af wat men onder snelheid verstaat. Ik heb het niet over een snelheid van 300 km/u, maar welk verschil is er op gebied van veiligheid en zichtbaarheid tussen 70 en 90 km/u?*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Ik spreek niet over het verschil tussen 70 en 90 km/u. Dat debat gaat over de gewestwegen. Ik heb het over de obsessie voor een verhoging van de toegelaten snelheid op de snelwegen.*

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Ik ben niet geobsedeerd door snelheid. Ik zie echter niet in dat met de moderne wagens een snelheid van 130 km/u in plaats van 120 op een verlaten weg, op bepaalde openblikken van de dag of de avond, een groter gevaar zou opleveren.*

De heer Marcel Cheron (ECOLO). – *Een weg is verlaten tot*

stress et les nuisances sonores. Cela permet aussi d'économiser le carburant, ce qui est favorable à la qualité de l'air. Tous ces éléments ont leur importance. Pour les conducteurs prudents, ce projet n'implique aucun changement.

Pour les autres, j'espère que la politique de prévention et de contrôle mise en place par ce gouvernement les amènera ou les poussera à changer leur comportement vers plus de convivialité et de respect des autres usagers.

Un troisième pseudo-argument est celui de la fluidité du trafic. Certains estiment que circuler à 120 kilomètres à l'heure provoquerait des ralentissements. Or, c'est le contraire qui se vérifie. Lorsque le trafic intense sur autoroute en période de vacances risque d'être bloqué, la police a parfois recours à la circulation par blocs à une vitesse de 80 ou 90 kilomètres à l'heure, précisément parce qu'une telle vitesse permet d'avancer plus facilement.

Un autre exemple est celui du trajet Ostende-Bruxelles, qui comporte 104 kilomètres. Celui qui circule à 120 kilomètres à l'heure effectue le trajet en 51 minutes, contre 41 minutes pour celui qui circule à 150 kilomètres. Est-il raisonnable, pour gagner 10 minutes, de prendre des risques qui peuvent coûter une vie humaine ?

Il est inexact, monsieur Happart, de dire que la vitesse n'a rien à voir avec la cause principale de l'accident. Toutes les études le démontrent. Vous qui aimez le sport automobile, vous devez savoir qu'un pilote, lorsqu'il roule vite, a son champ latéral de vision qui diminue ; c'est ce qu'on appelle l'effet tunnel : plus on roule vite, plus la vision est concentrée à l'avant, au détriment des côtés. Or, la vision latérale est un élément extrêmement important pour garantir une appréciation complète de l'environnement. Rouler de plus en plus vite revient à limiter ses chances de voir les obstacles. Autrement dit, la vitesse en tant que telle est une cause d'accident, à laquelle s'ajoutent souvent des facteurs additionnels : l'alcool, l'état de la route, etc.

En outre, quand on roule vite, on s'arrête forcément moins vite. La distance de freinage, par définition, augmente. Il est donc faux de minimiser l'importance de la vitesse, par exemple, sur l'autoroute, la nuit, « quand il n'y a pas d'enfants qui jouent ».

M. Jean-Marie Happart (PS). – Non, j'ai dit que c'était un facteur aggravant, mais il faut voir ce que l'on entend par vitesse. Il n'est pas question de rouler à 300 km/heure. Mais expliquez-moi la différence entre un impact ou une visibilité diminuée entre 70 et 90 km/heure.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Je ne parle pas de la différence entre 70 et 90 km/heure, car c'est un autre débat qui concerne les routes régionales. Je parle de l'obsession qui consiste à vouloir une augmentation de la vitesse autorisée sur les autoroutes.

M. Jean-Marie Happart (PS). – Je n'ai pas d'obsession de la vitesse. Mais avec les véhicules que nous avons, à certains moments de la journée ou de la soirée, sur certaines routes désertes, je ne vois pas pourquoi le fait de rouler à 130 plutôt qu'à 120 mettrait davantage la circulation en danger.

M. Marcel Cheron (ECOLO). – Une route déserte cesse de

op het moment dat er iemand aankomt! Wat is een verlaten weg?

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *U rijdt blijkbaar niet veel met de wagen, maar dat is het probleem niet.*

Leg me liever eens uit hoe het gezichtsveld kleiner wordt als de snelheid 130 km per uur is in plaats van 120.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Hoe hoger de snelheid, hoe kleiner het gezichtsveld. Het verschil is veel kleiner tussen 50 en 60 per uur dan tussen 120 en 130.*

De heer Jean-Marie Happart (S). – *Nochtans is 60 per uur rijden in plaats van 50 in de stad veel gevaarlijker dan 130 per uur rijden in plaats van 120 op een autosnelweg, zeker als men bijna alleen is op de weg.*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *De remafstand neemt toe met de snelheid. In zone 30 bijvoorbeeld, waar kinderen, bewoners, infrastructuur, voetgangers, sportbeoefenaars enzovoort aanwezig zijn, hadden we voorgesteld dat een snelheid van meer dan 10 km/u boven de toegelaten snelheid als een zware overtreding zou worden beschouwd.*

Als iemand door een wagen wordt aangereden, hangt de ernst van de verwondingen af van de snelheid van het voertuig. Wie 50 km per uur rijdt in een zone 30 gedraagt zich misdadig, want hij kan grote lichamelijke schade veroorzaken.

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Daarmee ben ik het eens. Ik stel de zones 30 niet ter discussie. Ik heb in de commissie zelfs gezegd dat het beter zou zijn in de schoolbuurten het autoverkeer te verbieden in plaats van een zone 30 in te voeren. Ik ga dus verder. Dat heeft niets te maken met 10 km per uur sneller rijden dan de toegelaten op een autosnelweg als de weersomstandigheden normaal zijn en als de weg leeg is. Men moet de zaken niet door elkaar halen.*

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Ik denk dat ik u niet zal kunnen overtuigen maar ik wil nog een derde argument geven. Het is een foute veronderstelling dat het niet verhogen van de maximumsnelheid de doorstroming bemoeilijkt. De meeste files worden veroorzaakt door ongevallen en die worden op hun beurt meestal veroorzaakt door een verhoging of een overschrijding van de snelheid.*

Dit vormt bijgevolg een rationeel argument. Bovendien veroorzaken de ongevallen, bovenop de menselijke tragedie, ook een economische kost.

Het argument dat de opstopping van de wegen te wijten is aan het feit dat er onvoldoende vlot of snel of aan variabele

l'être dès que quelqu'un arrive ! Qu'est-ce qu'une route déserte ?

M. Jean-Marie Happart (PS). – *Vous ne roulez pas beaucoup en voiture, mais le problème n'est pas là.*

Expliquez-moi comment entre 120 et 130 à l'heure vous perdez un champ de vision.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Plus on roule vite, plus on perd une part importante de son champ de vision. La différence est beaucoup moins grande entre 50 et 60 à l'heure qu'entre 120 et 130.*

M. Jean-Marie Happart (PS). – *Pourtant, si vous faites du 60 à l'heure en ville, au lieu de 50, le risque est bien plus grand que si vous roulez à 130 au lieu de 120 sur une autoroute, qui plus est si vous êtes à peu près seul sur celle-ci.*

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Votre distance de freinage augmente en proportion de la vitesse. En zone 30, par exemple, là où se trouvent des enfants, des résidents, des infrastructures, des piétons, des sportifs etc. – je vous rappelle le débat que nous avons eu en commission sur la catégorisation –, on avait prévu de considérer comme infraction grave une augmentation de 10 km/heure au-dessus de la vitesse autorisée.*

Pourquoi ? Parce qu'à ces endroit-là, où des enfants ou des adultes peuvent être renversés par une voiture, la gravité des lésions est directement fonction de la vitesse à laquelle roule le véhicule. Rouler à 50 à l'heure en zone 30 est criminel en ce qui concerne les dégâts que l'on peut causer aux personnes.

M. Jean-Marie Happart (PS). – *Je suis d'accord avec vous et je n'ai pas remis en cause les zones 30. J'ai cité des exemples précis, aussi, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. J'ai même déclaré en commission qu'en ce qui concerne l'organisation de l'approche des écoles, il vaudrait mieux y interdire l'utilisation de la voiture plutôt que d'y prévoir des zones 30. Je vais donc plus loin. Le fait que les parents se déplacent en voiture jusqu'à l'entrée de l'école pour déposer les enfants si possible dans la cour constitue un risque permanent de catastrophe. Cela n'a rien à voir avec un dépassement de 10 kilomètres à l'heure sur une autoroute ou sur ce qu'on appelait anciennement grand-route, quand les conditions sont normales et que la route est dégagée. Il ne faut pas tout mélanger.*

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Je pense que je n'arriverai pas à vous convaincre mais je tiens à mettre en avant un troisième argument. En ce qui concerne les files, il est faux de considérer que le fait de ne pas augmenter les limitations de vitesse est source de difficultés pour la fluidité. La plupart des files sont précisément causées par des accidents et la plupart des accidents sont causés par une augmentation ou un dépassement de vitesse.*

C'est donc un argument rationnel. Outre les tragédies humaines qu'ils provoquent, les accidents ont aussi un coût économique.

Cela paraît paradoxal mais il est vrai que ce sont les accidents, souvent eux-mêmes causés par la vitesse, qui

snelheid mag worden gereden, is dus fout.

De heer Jean-Marie Happart (PS). – *Ik neem elke dag de autosnelweg Luik-Brussel. Bijna dagelijks sta ik stil in de omgeving van Leuven, niet noodzakelijk omdat er een ongeval is gebeurd, maar gewoon omdat de weg vol is.*

Mevrouw Isabelle Durant, *vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.* – *Laat uw wagen dan in Leuven en neem er de trein!*

De argumenten voor en tegen zijn voldoende bekend.

Ofwel is men tegen dit wetsontwerp, wat hopelijk niet zo is, ofwel steunt men de maatregelen van het ontwerp, dat zeker geen mirakeloplossingen biedt, maar wel probeert de wortels van het onveilig verkeer aan te pakken.

Ik wijs de twijfelaars erop dat de laatste enquête van het BIVV van einde 2002 aantoont dat de opvatting over de snelheid sedert 2001 veranderd is. De mensen zijn nu van oordeel dat te snel rijden sociaal onaanvaardbaar kan zijn, terwijl vroeger de nadruk gelegd werd op de tijdswinst.

Bovendien is er een groter subjectief risico om gepakt te worden. Dat bewijst dat de mentaliteit evolueert. Die vaststelling moet ons uitgangspunt zijn. De mentaliteitswijziging werd bevestigd door het protest dat rees naar aanleiding van bepaalde campagnes tegen dit wetsontwerp. We moeten deze gedragswijziging begeleiden.

Het pionierswerk dat de slachtofferverenigingen gedurende jaren verricht hebben, is een essentieel element. Jaren werkten ze in de schaduw en er werd zelden naar hen geluisterd. Dat is nu veranderd.

De ouders en verenigingen waren vaak serene, redelijker en rationeler dan veel andere personen die in debatten of in de pers aan het woord zijn geweest. We kunnen veel leren van die mensen die een kind, broer, zuster of naaste verloren hebben.

We moeten de gunstige evolutie in het gedrag en de cijfers benutten door de bevolking te verenigen achter een doelstelling: minder verkeersdoden.

Ik kom tot slot terug op het sociale aspect want ik heb hier onaanvaardbare uitspraken gehoord. Wie een beroep doet op een pro-Deoadvocaat, moet niet betalen om toegang te krijgen tot het gerecht. Men moet dus niet beweren dat er niet gedacht is aan de personen met financiële moeilijkheden.

Er zijn trouwens nog heel wat ongelijkheden in ons land, onder meer de ongelijkheid tussen voetgangers, fietsers, motorrijders en personen met een beperkte mobiliteit enerzijds en chauffeurs van zwaardere voertuigen anderzijds. Ook die zwakke weggebruikers moeten de regels naleven, maar het is onaanvaardbaar dat de wet van de sterkste blijft heersen.

De bescherming van de zwakke weggebruikers is dus een eminente sociale doelstelling. Zich in alle veiligheid kunnen verplaatsen, op welke wijze dan ook, moet een recht worden

créent le problème des files. Donc, faire croire que la congestion des routes est liée au fait que l'on ne peut rouler de manière suffisamment fluide et rapide ou à vitesse variable est, à mon sens, un mauvais argument.

M. Jean-Marie Happart (PS). – *Tous les jours, je fais le trajet Liège-Bruxelles par autoroute. Pratiquement tous les jours, je suis à l'arrêt dans la région de Louvain. Ce n'est pas nécessairement parce qu'il y a un accident, mais parce que la route est encombrée...*

Mme Isabelle Durant, *vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.* – *Descendez donc à Louvain et prenez-y le train !*

Les arguments pour et contre sont manifestement bien connus.

Soit on est contre de projet de loi, et j'espère que ce n'est pas le cas, soit on soutient ses dispositions qui ne constituent certainement pas une solution miracle mais qui tentent de s'attaquer aux causes de l'insécurité routière.

Le débat est ouvert, les arguments pour et contre sont connus. Je signale à ceux qui ont quelques doutes que la dernière enquête menée par l'IBSR fin 2002 montre que, par rapport à fin 2001, la perception de la vitesse a changé. Les gens considèrent maintenant que rouler trop vite peut être socialement inacceptable alors que précédemment, ils mettaient surtout en avant la question du temps à gagner.

De plus, le risque subjectif de se faire prendre a beaucoup augmenté. Cela signifie que les mentalités sont en train d'évoluer. Il faut s'appuyer sur cette constatation et, ensuite, prévoir des mesures. Ce changement de mentalité a été confirmé par les protestations émises à l'encontre de certaines campagnes s'opposant à ce projet de loi. Aujourd'hui, il faut accompagner cette démarche, ce changement, ce frémissement dans le comportement des citoyens.

Le travail de pionnier qu'ont effectué depuis de nombreuses années, dans l'ombre et en étant rarement entendues, les associations de victimes qui se voient aujourd'hui écoutées partiellement, puisque nous ne résoudrons pas tous les problèmes, est un élément essentiel.

Il est important de signaler que les parents ou associations de victimes sont souvent plus sereins, raisonnables et rationnels que certaines personnes ayant participé aux discussions que nous avons pu avoir ou qui ont été relatées par la presse. Nous avons une leçon à recevoir des gens qui ont perdu un enfant, un frère, une sœur, un proche. En d'autres mots, il faut aujourd'hui traduire l'évolution progressive des comportements et les chiffres – percevoir c'est bien mais changer les comportements c'est mieux – en rassemblant la population derrière un objectif, derrière cet effort même imparfait pour en terminer avec ces quatre morts quotidiens.

Je tiens, en dernier lieu, à revenir sur l'aspect social car j'ai entendu des propos inacceptables. Je signale à ceux qui ont déposé un amendement au sujet du *pro deo* que la personne ayant recours à celui-ci ne doit pas payer pour avoir accès à la justice. Elle peut contester a priori. Il ne faut donc pas dire que rien n'est prévu à l'égard des personnes se trouvant en situation financièrement difficile.

En outre, il y a beaucoup d'autres inégalités dans notre pays,

voor iedereen. Ook wie zich geen auto kan veroorloven, moet zich veilig kunnen verplaatsen.

De gelijkheid van kansen geldt ook op de wegen en in de straten.

Volgens Gilles de Robien, de Franse minister van Vervoer – geen Groene! – staan wij aan de vooravond van een nieuwe wegbeschatting. In die beschatting zal de auto geen machtsvoorwerp, maar een vreedzaam, nuttig en harmonieus voorwerp zijn en zal het 'sportief' rijgedrag verdwijnen ten voordele van een goed verdeelde openbare ruimte.

Elk van ons moet daartoe bijdragen. Ik ben overtuigd dat de federale regering met dit ontwerp haar steentje bijgedragen heeft. De gewesten mogen niet achterblijven en de politiezones moeten in actie komen.

De heer Thissen sprak van een zuiver mediageniek debat vóór de verkiezingen. Ik zou het uitstekend vinden dat de burgemeesters in hun gemeente een mediageniek debat over de verkeersveiligheid organiseren. Via de media kunnen we de mensen mobiliseren. Dat is nodig, want we kunnen het probleem niet oplossen met teksten, wetten en boetes alleen. Uitgaande van de mentaliteitswijziging moeten we de gedragwijziging aanmoedigen.

– **De algemene bespreking is gesloten.**

Artikelsgewijze bespreking

(De tekst aangenomen door de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden is dezelfde als de tekst van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp. Zie stuk Kamer 50-1915/9.)

De voorzitter. – Op het opschrift heeft de heer D'Hooghe amendement 31 ingediend (zie stuk 2-1402/4) dat luidt:

Het opschrift vervangen als volgt:

“Wetsontwerp houdende het wekken van de indruk bij de bevolking dat de verkeersveiligheid wordt bevorderd”.

De heren D'Hooghe en Caluwé hebben amendement 5 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

Een artikel 4bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

“Art. 4bis. – Artikel 9 van dezelfde gecoördineerde wetten,

notamment celle existant entre, d'une part, les piétons, les cyclistes, les motocyclistes, les personnes à mobilité réduite et, d'autre part, les conducteurs de véhicules plus lourds. Cela n'empêche pas les usagers faibles de devoir aussi respecter les règles. Les piétons et les cyclistes doivent aussi les respecter, mais il est inadmissible que la loi du plus fort continue de régner.

Je pense donc que la protection des usagers faibles est un objectif éminemment social. Le fait de pouvoir se déplacer en toute sécurité doit devenir un droit pour tous, indépendamment de la manière dont on se déplace. Les personnes qui ne peuvent s'offrir une voiture ont aussi le droit de se déplacer en sécurité.

L'égalité des chances se construit aussi sur nos routes et dans nos rues.

Enfin, je reprends les mots du ministre français des transports, M. Gilles de Robien, qui n'est pas un Vert à ma connaissance, selon lequel nous sommes à l'aube d'une nouvelle civilisation routière, une civilisation dans laquelle la voiture ne serait peut-être plus seulement un objet de puissance, de domination, mais un objet pacifique, utile et convivial, une civilisation dans laquelle le plaisir de la conduite sportive, la frime, s'effacent au profit du plaisir de l'espace public bien partagé entre tous.

Il appartient à chacun d'entre nous d'apporter sa contribution. Je suis convaincue qu'au travers de ce projet, le gouvernement fédéral a apporté sa pierre à l'édifice. Les régions doivent en faire autant et les zones de police doivent se mettre au travail.

M. Thissen disait tout à l'heure qu'il s'agissait d'un débat purement médiatique et préélectoral. J'aimerais bien que les bourgmestres organisent un débat médiatique sur la sécurité routière dans leurs communes. C'est une excellente idée. Si la médiatisation est importante, tant mieux, parce que nous sommes tous concernés. Cette médiatisation sert aussi à mobiliser, ce qui est indispensable si on veut réellement agir non seulement par des textes, des lois, des amendes, mais aussi sur les mentalités. À partir du changement de mentalité, il faut encourager le changement de comportement.

Je vous remercie.

– **La discussion générale est close.**

Discussion des articles

(Le texte adopté par la commission des Finances et des Affaires économiques est identique au texte du projet transmis par la Chambre des représentants. Voir le document Chambre 50-1915/9.)

M. le président. – À l'intitulé, M. D'Hooghe propose l'amendement n° 31 (voir document 2-1402/4) ainsi libellé :

Remplacer l'intitulé comme suit :

« Projet de loi visant à susciter l'impression dans la population que l'on promeut la sécurité routière ».

MM. D'Hooghe et Caluwé proposent l'amendement n° 5 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

Insérer un article 4bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 4bis. – À l'article 9 des mêmes lois coordonnées sont

wordt gewijzigd als volgt:

a) de huidige tekst van artikel 9 wordt §1;

b) het artikel wordt aangevuld met een §2, luidend als volgt:

“§2. De burgemeesters kunnen recreatieve manifestaties met motorvoertuigen, voorzover daarbij gebruik wordt gemaakt van de openbare weg of een openbare plaats, afhankelijk maken van een vergunning waarvan de voorwaarden door de Koning worden vastgesteld.”

De heren D’Hooghe en Caluwé hebben amendement 6 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

Een artikel 4ter (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

“Art. 4ter. – Artikel 23 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met een §4, luidend als volgt:

“§4. De Koning kan maximumtarieven bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rij scholen en de instellingen als bedoeld in artikel 23bis.”

Artikel 5 luidt:

In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 23bis ingevoegd, dat als volgt luidt:

“Art 23bis. – De houder van een Belgisch rijbewijs volgt lessen bij een centrum voor voortgezette rijopleiding volgens de modaliteiten en in de gevallen door de Koning bepaald.

Deze lessen beogen met name de bestuurders aan te zetten tot een niet-agressief en preventief rijgedrag en tot een betere controle van het voertuig, zodat ze geen gevaarlijke situaties creëren; ze moeten gevolgd worden in een centrum voor voortgezette rijopleiding, dat beantwoordt aan door de Koning bepaalde voorwaarden.”

Op dit artikel hebben de heren D’Hooghe en Caluwé amendement 7 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

Het voorgestelde artikel 23bis aanvullen met drie nieuwe leden, luidende:

“De Koning bepaalt de beperkende regels, die gelden tijdens een opvolgingsperiode van twee kalenderjaren, welke aanvangt op de datum van het behalen van het rijbewijs.

Indien het rijbewijs van de bestuurder tijdens deze periode wordt ingetrokken of indien hij tijdens deze periode veroordeeld wordt tot gevangenisstraf en/of verval van het recht op sturen wordt deze periode verlengd met de duur van de intrekking, van de gevangenisstraf en/of van het verval.

Het rijbewijs van de bestuurder die op het einde van de opvolgingsperiode de bijscholing niet heeft gevolgd, is op het ogenblik dat het bewijs wordt geleverd dat aan deze verplichtingen werd voldaan, uitsluitend geldig voor het volgen van de bijscholing.”

Artikel 19 luidt:

In artikel 38 van dezelfde gecoördineerde wetten, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, en gewijzigd bij de

apportées les modifications suivantes :

a) le texte actuel de l’article 9 devient le §1^{er} ;

b) l’article est complété par un §2, libellé comme suit :

« §2. Les bourgmestres peuvent subordonner l’organisation de manifestations récréatives impliquant des véhicules à moteur et ayant lieu sur la voie publique ou dans un lieu public, à la délivrance d’une autorisation dont les conditions d’obtention sont fixées par le Roi. » »

MM. D’Hooghe et Caluwé proposent l’amendement n° 6 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

Insérer un article 4ter (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 4ter. – L’article 23 des mêmes lois coordonnées est complété par un §4, libellé comme suit :

« §4. Le Roi peut fixer des tarifs maximums pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement dispensés dans les écoles de conduite agréées et les établissements visés à l’article 23bis. » »

L’article 5 est ainsi libellé :

Dans les mêmes lois coordonnées, il est inséré un article 23bis, rédigé comme suit :

« Art. 23bis. – Le titulaire d’un permis de conduire belge suit des cours auprès d’un centre de perfectionnement à la conduite selon les modalités et dans les cas définis par le Roi.

Ces cours sont destinés notamment à amener les conducteurs à adopter un comportement non agressif et préventif dans la circulation et à mieux maîtriser le véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses ; ils doivent être suivis dans un centre de perfectionnement à la conduite répondant aux conditions fixées par le Roi. »

À cet article, MM. D’Hooghe et Caluwé proposent l’amendement n° 7 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

Compléter l’article 23bis proposé par trois nouveaux alinéas, libellés comme suit :

« Le Roi arrête les règles restrictives applicables au cours de la période de suivi de deux années civiles qui prend cours le jour de l’obtention du permis de conduire.

Si le permis de conduire du conducteur est retiré pendant cette période ou que le conducteur est condamné pendant cette période à une peine d’emprisonnement et/ou est déchu du droit de conduire, cette période est prorogée de la durée du retrait, de la peine d’emprisonnement et/ou de la déchéance.

Le permis de conduire du conducteur qui, au terme de la période de suivi, n’a pas suivi les cours de perfectionnement, ne peut être utilisé valablement que pour suivre lesdits cours de perfectionnement, tant qu’il n’est pas établi qu’il a été satisfait à ces obligations. »

L’article 19 est ainsi libellé :

À l’article 38 des mêmes lois coordonnées, remplacé par la loi du 18 juillet 1990, et modifié par les lois du 4 août 1996

wetten van 4 augustus 1996 en 16 maart 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §1, 1°, wordt vervangen door de volgende bepaling:

“1° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 34, §1^{er}, 34, §2, 37, 37bis, §1^{er}, 1°, 4° tot 6° of 62bis;”;

2° §1, 3°, wordt vervangen door de volgende bepaling:

“3° indien hij veroordeelt wegens een van de zware overtredingen van de eerste of de tweede graad als bedoeld in artikel 29, §1;”;

3° §1, 5°, wordt vervangen door de volgende bepaling:

“5° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 30, §1, 33, §1, of 48, 2°;”;

4° §2 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling:

“§2. Indien de rechter tegelijkertijd veroordeelt wegens een overtreding van artikel 419bis van het Strafwetboek en wegens een overtreding van de artikelen 29, §1, 34, §2, 35 of 37bis, §1 van deze gecoördineerde wetten, zal het verval van het recht tot sturen worden uitgesproken voor een duur van ten minste 3 maanden.

Het herstel in het recht tot sturen is afhankelijk van het slagen voor de vier examens bedoeld in §3, eerste lid.

Indien hij tegelijkertijd veroordeelt wegens een overtreding van artikel 419bis van het Strafwetboek en wegens een overtreding van de artikelen 36 of 37bis, §2 van deze gecoördineerde wetten, zal het verval van het recht tot sturen worden uitgesproken voor een periode van ten minste 1 jaar.

Het herstel in het recht tot sturen is afhankelijk van het slagen voor de vier examens bedoeld in §3, eerste lid.

Indien hij tegelijkertijd veroordeelt wegens een overtreding van artikel 420bis van het Strafwetboek en wegens een overtreding van de artikelen 36 of 37bis, §2 van deze gecoördineerde wetten, zal het verval van het recht tot sturen worden uitgesproken voor een periode van ten minste 6 maanden.

Het herstel in het recht tot sturen is afhankelijk van het slagen voor de vier examens bedoeld in §3, eerste lid.”.

5° een §2bis wordt ingevoegd dat luidt als volgt:

“§2bis. De rechter kan lastens iedere bestuurder houder van een rijbewijs uitgereikt sedert minder dan vijf jaar of van het als zodanig geldend bewijs, bevelen dat het effectief verval enkel wordt uitgevoerd van de vrijdag om 20 uur tot de zondag om 20 uur en op de feestdagen, volgens de nadere regels die hij bepaalt.”.

6° in §3 van de Nederlandse tekst wordt het woord “onderzoeken” vervangen door de woorden “examens en onderzoeken”;

7° in §3, 1° en 2° van de Nederlandse tekst wordt het woord “onderzoek” vervangen door het woord “examen”;

8° §3 wordt aangevuld met een 5° dat als volgt luidt: “5°. specifieke scholingen bepaald door de Koning.”;

et du 16 mars 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° le §1^{er}, 1°, est remplacé par la disposition suivante :

« 1° s’il condamne du chef d’infraction aux articles 34, §1^{er}, 34, §2, 37, 37bis, §1^{er}, 1°, 4° à 6°, ou 62bis ; » ;

2° le §1^{er}, 3°, est remplacé par la disposition suivante :

« 3° s’il condamne du chef d’une des infractions graves de 1^{er} degré ou de 2^{ème} degré visées à l’article 29, §1^{er} ; » ;

3° le §1^{er}, 5°, est remplacé par la disposition suivante :

« 5° s’il condamne du chef d’une infraction aux articles 30, §1^{er}, 33, §1^{er}, ou 48, 2° ; » ;

4° le §2 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« §2. Si le juge condamne simultanément du chef d’une infraction à l’article 419bis du Code pénal et d’une infraction aux articles 29, §1, 34, §2, 35 ou 37bis, §1^{er} des présentes lois coordonnées, la déchéance du droit de conduire sera prononcée pour une période de 3 mois au moins.

La réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des quatre examens visés au §3, alinéa 1^{er}.

S’il condamne simultanément du chef d’une infraction à l’article 419bis du Code pénal et d’une infraction aux articles 36 ou 37bis, §2 des présentes lois coordonnées, la déchéance du droit de conduire sera prononcée pour une période de 1 an au moins.

La réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des quatre examens visés au §3, alinéa 1^{er}.

S’il condamne simultanément du chef d’une infraction à l’article 420bis du Code pénal et d’une infraction aux articles 36 ou 37bis, §2 des présentes lois coordonnées, la déchéance du droit de conduire sera prononcée pour une période de 6 mois au moins.

La réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite des quatre examens visés au §3, alinéa 1^{er}. ».

5° Il est inséré un §2bis libellé comme suit :

« §2bis. Le juge peut ordonner, à l’égard de tout conducteur détenteur d’un permis de conduire délivré depuis moins de cinq ans ou d’un titre qui en tient lieu, que la déchéance effective sera mise en exécution uniquement du vendredi à 20 heures au dimanche à 20 heures ainsi que les jours fériés, selon les modalités qu’il détermine. ».

6° au §3 du texte néerlandais, le mot « onderzoeken » est remplacé par les mots « examens en onderzoeken » ;

7° au §3, 1° et 2° du texte néerlandais, le mot « onderzoek » est remplacé par le mot « examen » ;

8° le §3 est complété par un 5° rédigé comme suit : « 5°. des formations spécifiques déterminées par le Roi. » ;

9° §4 wordt aangevuld met een vierde lid dat als volgt luidt:

“In geval van overtreding van de artikelen 30, eerste lid, 3°, 35, 36 of 37bis, §2, moet het recht tot sturen afhankelijk worden gemaakt van het slagen voor de examens bedoeld in §3, 3° en 4°.”

Op dit artikel hebben de heren D’Hooghe en Caluwé amendement 8 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

In het voorgestelde artikel 38, de volgende wijzigingen aanbrengen:

“a) in §1, 1°, voorgesteld onder het 1°, de woorden “34, §1” doen vervallen;

b) in §1, 3°, voorgesteld onder het 2°, de woorden “de eerste of” doen vervallen;

c) paragraaf 2bis, voorgesteld onder het 5°, doen vervallen.”

De heren D’Hooghe en Caluwé hebben amendement 9 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

Een artikel 20bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

“Art. 20bis. – In artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden “of geestelijk” ingevoegd tussen het woord “lichamelijk” en het woord “ongeschikt”;

Artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten waarvan de bestaande tekst het eerste lid zal vormen, wordt aangevuld met volgende woorden:

“De rechter kan omtrent deze ongeschiktheid advies van een daartoe door de Koning erkende instelling vragen.”

Artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met het volgende lid:

“De rechter kan een verval voor onbepaalde tijd uitspreken dat beëindigd wordt wanneer de door de Koning daartoe erkende instelling een attest levert van een geslaagde therapie of medische behandeling binnen een door de Koning erkend centrum voor verkeersterapie.”

In de artikelen 43, 44 en 45 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden “of geestelijke” ingevoegd tussen het woord “lichamelijke” en het woord “ongeschiktheid.””

Artikel 27 luidt:

In Titel IV van dezelfde gecoördineerde wetten wordt na het Hoofdstuk VIII, een Hoofdstuk VIIIbis toegevoegd, dat als volgt luidt:

“HOOFDSTUK VIIIbis. – De oplegging van een voertuig als beveiligingsmaatregel

Art. 58bis. – §1. De oplegging van het voertuig als beveiligingsmaatregel kan worden bevolen in de gevallen bedoeld in artikel 30, §3 en in artikel 48, eerste lid.

De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt bevolen door de in artikel 55, derde lid bedoelde personen.

§2. Het voertuig wordt verzegeld of aan de ketting gelegd op kosten en op risico van de overtreder.

Indien de eigenaar van het voertuig niet de overtreder is,

9° le §4 est complété par un alinéa 4 rédigé comme suit :

« En cas d’infraction aux articles 30 alinéa 1^{er}, 3°, 35, 36 ou 37bis, §2, la réintégration dans le droit de conduire doit être subordonnée à la réussite des examens visés au §3, 3° et 4°. ».

À cet article, MM. D’Hooghe et Caluwé proposent l’amendement n° 8 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

À l’article 38 proposé, apporter les modifications suivantes :

« a) dans le §1^{er}, 1°, proposé sous le 1°, supprimer les mots « 34, §1^{er}, » ;

b) dans le §1^{er}, 3°, proposé sous le 2°, supprimer les mots « de 1^{er} degré ou » ;

c) supprimer le §2bis proposé sous le 5°. »

MM. D’Hooghe et Caluwé proposent l’amendement n° 9 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

Insérer un article 20bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 20bis. – À l’article 42 des mêmes lois coordonnées, les mots « ou mentalement » sont insérés entre le mot « physiquement » et « incapable » ;

L’article 42 des mêmes lois coordonnées, dont le texte existant formera le premier alinéa, est complété par l’alinéa suivant :

« Le juge peut, à propos de cette incapacité, demander l’avis d’un organisme agréé à cet effet par le Roi. »

L’article 42 des mêmes lois coordonnées est complété par l’alinéa suivant :

« Le juge peut prononcer une déchéance pour une durée indéterminée qui prendra fin lorsque l’organisme agréé par le Roi à cet effet aura délivré un document attestant que la thérapie ou le traitement médical ont été suivis avec succès dans un centre de réhabilitation en psychologie de la circulation agréé par le Roi. »

Aux articles 43, 44, et 45 des mêmes lois coordonnées les mots « mentale ou » sont insérés entre le mot « incapacité » et le mot « physique ». »

L’article 27 est ainsi libellé :

Dans le Titre IV des mêmes lois coordonnées, il est inséré après le Chapitre VIII, un Chapitre VIIIbis rédigé comme suit :

« CHAPITRE VIIIbis. – L’immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté

Art. 58bis. – §1^{er}. L’immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté peut être ordonnée dans les cas visés à l’article 30, §3 et à l’article 48, alinéa 1^{er}.

L’immobilisation comme mesure de sûreté est ordonnée par les personnes visées à l’article 55, troisième alinéa.

§2. Le véhicule est mis sous scellés ou mis à la chaîne, aux frais et aux risques du contrevenant.

Si le propriétaire du véhicule n’est pas le contrevenant, il

kan hij het zonder kosten terugkrijgen. De kosten en de risico's zijn ten laste van de overtreder.

§3. De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt beëindigd door de personen die de oplegging hebben bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de overtreder.

De oplegging mag niet langer duren dan tot het tijdstip waarop het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs wordt teruggegeven in de gevallen bedoeld in §1 dan wel een einde is gekomen aan het door de rechter uitgesproken verval van het recht tot sturen.

§4. Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 100 euro tot 1000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die gebruik maakt of aan een derde toelaat gebruik te maken van een voertuig waarvan hij weet dat de oplegging als beveiligingsmaatregel is bevolen.”.

Op dit artikel hebben de heren D'Hooghe en Caluwé amendement 15 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

In het voorgestelde artikel 58*bis*, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° Het eerste lid van §1 vervangen als volgt:

“De oplegging van het voertuig wordt als beveiligingsmaatregel bevolen in de gevallen bedoeld in artikel 30 §3, artikel 48, eerste lid, artikel 55, §3, en artikel 57.”

2° Het eerste lid van §3 vervangen als volgt:

“De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de overtreder, beëindigd door de personen die de oplegging hadden bevolen.”

Artikel 31 luidt:

In titel V van dezelfde gecoördineerde wetten, wordt een hoofdstuk II*bis* ingevoegd, dat de artikelen 65*bis* en 65*ter* omvat, luidende:

“Hoofdstuk II*bis*. – Bevel tot betaling opgelegd door de procureur des Konings wegens bepaalde overtredingen door een persoon die in België een vaste woonplaats of een vaste verblijfplaats heeft.

Art. 65*bis*. – §1. Na vaststelling van een van de volgende overtredingen

1° tot het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid;

2° door een rood of vast oranje verkeerslicht rijden;

3° artikel 34 van deze wet;

4° artikel 37*bis*, §1, 1°, 4° tot 6° van deze wet wordt, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, een bevel tot betaling van een geldsom opgelegd. Dit bevel tot betaling kan enkel maar worden opgelegd voor zover de vaststelling is gebeurd op geautomatiseerde wijze of met behulp van een technisch hulpmiddel en voor zover de procureur des Konings oordeelt dat er geen betwisting bestaat nopens de materialiteit der feiten of de identiteit van de overtreder. In dat geval beschikt de procureur des

peut le récupérer sans frais. Les frais et risques sont mis à la charge du contrevenant.

§3. Il est mis fin à l'immobilisation comme mesure de sûreté par les personnes qui ont ordonné l'immobilisation, soit d'office soit à la demande du contrevenant.

L'immobilisation ne peut pas durer au-delà du délai de remise du permis ou du titre qui en tient lieu dans les cas visés au §1^{er} ou si un juge a prononcé la fin de la déchéance du droit à la conduite.

§4. Quiconque utilise ou autorise un tiers à utiliser un véhicule dont il sait que l'immobilisation comme mesure de sûreté a été ordonnée est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 100 euros à 1000 euros ou d'une de ces peines seulement. ».

À cet article, MM. D'Hooghe et Caluwé proposent l'amendement n° 15 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

Dans l'article 58*bis*, proposé, apporter les modifications suivantes :

1° Remplacer le §1^{er}, alinéa 1^{er}, par l'alinéa suivant :

« L'immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté est ordonnée dans les cas visés à l'article 30, §3, à l'article 48, alinéa 1^{er}, à l'article 55, §3, et à l'article 57. »

2° Remplacer le §3, alinéa 1^{er}, par l'alinéa suivant :

« Il est mis fin à l'immobilisation comme mesure de sûreté, soit d'office, soit à la demande du contrevenant, par les personnes qui avaient ordonné l'immobilisation. »

L'article 31 est ainsi libellé :

Il est inséré dans le titre V des mêmes lois coordonnées un chapitre II*bis*, comprenant les articles 65*bis* et 65*ter*, rédigé comme suit :

« Chapitre II*bis*. – Ordre de paiement imposé par le procureur du Roi en raison de certaines infractions commises par une personne qui a un domicile fixe ou une résidence fixe en Belgique.

Art. 65*bis*. – §1. Après constatation d'une infraction :

1° de dépassement des vitesses maximales autorisées ;

2° de franchissement d'un feu de signalisation rouge ou d'un feu jaune-orange fixe ;

3° à l'article 34 de la présente loi ;

4° à l'article 37*bis*, §1^{er}, 1°, 4° à 6° de la présente loi un ordre de paiement d'une somme est imposé s'il n'y a pas de dommages causés à des tiers. Cet ordre de paiement ne peut être imposé que pour autant que la constatation se soit passée de manière automatisée ou avec l'aide d'un moyen technique et pour autant que le procureur du roi juge qu'il n'y a pas de contestation quant à la matérialité des faits ou à l'identité du contrevenant. Dans ce cas, il ne relève pas de la compétence du procureur du Roi de ne pas imposer un

Konings niet over de bevoegdheid om geen bevel tot betaling op te leggen. Wanneer naar zijn oordeel de materialiteit der feiten of de identiteit van de bestuurder niet onbetwistbaar vaststaat kan de in dit artikel bepaalde procedure van bevel tot betaling niet toegepast worden.

Strafrechtelijke vervolging en toepassing van hoofdstuk III van titel I van boek II van het Wetboek van Strafvordering worden uitgesloten ten aanzien van de overtredingen die overeenkomstig artikel 65*bis* met een bevel tot betaling van een geldsom worden gesanctioneerd, met uitzondering evenwel van de mogelijkheid voor de procureur des Konings in geval van een overtreding als bedoeld in artikel 29, §1, eerste lid, de overtreder rechtstreeks te dagvaarden voor de politierechtbank met het oog op het bekomen van een verval van het recht tot sturen, als bedoeld in artikel 38.

§2. Het bedrag van deze som, dat niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op die overtreding staat, vermeerderd met de opdecimen, wordt door de Koning bepaald, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Zij mag niet lager zijn dan 50 euro.

Indien binnen het jaar te rekenen van de datum van bevel tot betaling opgelegd door de procureur des Konings een nieuwe in §1, 1^o lid bedoelde overtreding wordt vastgesteld kunnen de in het vorige lid bedoelde bedragen worden verdubbeld. In dat geval oordeelt de procureur des Konings dat ofwel een nieuw bevel tot betaling wordt opgelegd, ofwel toepassing wordt gemaakt van artikel 216*bis*, 216*ter* of 216*quater* van het wetboek van strafvordering, dan wel tot strafrechtelijke vervolging wordt overgegaan.

De vaststelling van een samenloop van meerdere overtredingen als bedoeld in §1 maakt het voorwerp uit van een betaling van een enkele som.

Art. 65*ter*. – §1. Overeenkomstig artikel 62, achtste lid wordt een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder gezonden binnen een termijn van veertien dagen na de vaststelling van de inbreuk. De overtreder beschikt over een termijn van veertien dagen te rekenen van de dag van de vaststelling om zijn verweermiddelen met betrekking tot de hem ten laste gelegde misdrijven te laten kennen aan de procureur des Konings.

§2. Het bevel tot betaling bedoeld in artikel 65*bis* wordt opgelegd en ondertekend door de procureur des Konings en bevat ten minste de volgende vermeldingen:

- 1^o de dagtekening;
- 2^o de identiteit van de overtreder of de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan;
- 3^o de ten laste gelegde feiten en de geschonden wetsbepalingen;
- 4^o de datum en het tijdstip waarop en de plaats waar de overtreding is vastgesteld;
- 5^o het bedrag van de som evenals de wijze waarop deze moet worden betaald;
- 6^o de dag waarop de som uiterlijk moet zijn betaald, evenals de verhogingen wanneer niet tijdig wordt betaald;
- 7^o de mogelijkheden tot beroep bij de politierechter,

ordre de paiement. Si selon son appréciation, la matérialité des faits ou l'identité du conducteur n'est pas du tout établie, la procédure d'ordre de paiement prévue au présent article n'est pas applicable.

Les poursuites pénales et l'application du chapitre III du titre 1^{er} du livre II du Code d'instruction criminelle sont exclues pour les infractions qui, conformément à l'article 65*bis*, concernent un ordre de paiement d'une somme, sans préjudice toutefois de la possibilité pour le procureur du Roi, en cas d'infraction visée à l'article 29, §1^{er}, de citer directement l'auteur de l'infraction devant le tribunal de police en vue d'obtenir la déchéance du droit de conduire, prévue à l'article 38.

§2. Le montant de cette somme, qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende liée à cette infraction, majorée des décimes additionnels, est déterminée par le Roi, par arrêté délibéré en conseil des Ministres. Le montant ne peut être inférieur à 50 euros.

Si dans l'année à compter de la date de l'ordre de paiement imposé par le procureur du Roi, une nouvelle infraction visée au §1^{er}, alinéa 1^{er} est constatée, les montants visés à l'alinéa précédent peuvent être doublés. Dans ce cas, il revient au procureur du Roi soit d'imposer un nouvel ordre de paiement ou d'appliquer l'article 216*bis*, 216*ter* ou 216*quater* du code d'instruction criminelle, ou encore d'entamer des poursuites pénales.

La constatation d'un concours d'infractions visées au §1^{er} fera l'objet d'un paiement d'une somme unique.

Art.65*ter*. – §1^{er} Conformément à l'article 62, alinéa 8, une copie du procès-verbal est envoyé au contrevenant dans un délai de quatorze jours après la constatation de l'infraction. Le contrevenant dispose d'un délai de quatorze jours à compter du jour de l'envoi de la copie du procès-verbal afin de faire connaître au procureur du Roi ses moyens de défense par rapport aux délits qui sont mis à sa charge.

§2. l'ordre de paiement visé à l'article 65*bis* est imposé et signé par le procureur du Roi et comprend au moins les mentions suivantes :

- 1^o la date ;
- 2^o l'identité du contrevenant ou la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise ;
- 3^o les faits mis à charge et les dispositions légales violées ;
- 4^o la date et le moment et le lieu où l'infraction a été constatée ;
- 5^o le montant de la somme ainsi que le mode de paiement ;
- 6^o le jour où la somme doit être payée au plus tard, ainsi que les majorations si elle n'est pas payée à temps ;
- 7^o les possibilités d'appel auprès du juge du tribunal de

onverminderd de mogelijkheid tot uitvoering van de geheven som;

§3. Het bevel tot betaling van de som wordt aan de overtreder per gerechtsbrief gezonden binnen een termijn van 40 dagen na de vaststelling van de overtreding. Een kopie van het bevel tot betaling zal naar de ontvanger der domeinen worden opgestuurd.

§4. De overtreder is gehouden de som te betalen binnen de maand na de kennisgeving van het bevel tot betaling. De kennisgeving wordt geacht te hebben plaatsgevonden op de tweede dag die volgt op die van de verzending.

Wanneer de overtreder het bevel tot betaling niet geheel voldoet binnen de in het eerste lid bepaalde termijn, wordt het bedrag ervan met 25% verhoogd. Deze verhoging is niet van toepassing indien de overtreder beroep bij de politierechtbank instelt.

Het aldus verhoogde bedrag moet binnen een maand na aanmaning, waarin het overeenkomstig het vorige lid verhoogde bedrag is opgenomen, worden betaald.

§5. Wanneer de overtreder nalaat de som binnen de in §4, derde lid bedoelde termijn te betalen, wordt het bevel tot betaling van de som van rechtswege uitvoerbaar. De invordering gebeurt door de ontvanger van de penale boeten.

§6. Wanneer de overtreder na aanmaning blijft nalaten de overeenkomstig §4, derde lid verhoogde som volledig te betalen kan de ontvanger van de penale boeten van de woonplaats of hoofdverblijfplaats van de overtreder of van de plaats van overtreding het voertuig waarmee de overtreding werd begaan of het voertuig ingeschreven op naam van de overtreder opleggen.

De oplegging wordt ten vroegste opgeheven op de dag van volledige betaling van de geheven som en van de eventuele kosten. De oplegging wordt beëindigd op verzoek van de ontvanger der domeinen en de ontvanger van de penale boeten. In geval van oplegging zijn de artikelen 53 en 54 van toepassing. Indien de overtreder de verschuldigde som niet heeft betaald binnen zes maanden na de vaststelling van de overtreding kan de ontvanger van de penale boeten overgaan tot de gedwongen verkoop van het voertuig, op voorwaarde dat het voertuig de eigendom is van de overtreder.

§7. De overtreder kan een schriftelijk verzoek tot intrekking van het bevel of tot vermindering van het bedrag van de som tot de politierechter richten binnen een termijn van veertien dagen na de kennisgeving van het bevel tot betaling. Dit verzoek is slechts ontvankelijk na volledige betaling van de overeenkomstig §4, eerste lid opgelegde som, behoudens wanneer de betrokkene een beroep kan doen op rechtsbijstand in toepassing van deel IV, boek I, van het Gerechtelijk wetboek. Dit beroep wordt ingesteld door middel van een verzoekschrift ingediend ter griffie van de politierechtbank van het rechtsgebied waar de overtreding plaatsvond.

De politierechter beoordeelt de wettigheid en de proportionaliteit van de opgelegde som. Hij kan de beslissing van de procureur des Konings bevestigen,

police, sous réserve de la possibilité d'exécution de la somme prélevée ;

§3. L'ordre de paiement de la somme est envoyé au contrevenant dans un délai de 40 jours après la constatation de l'infraction. Une copie de l'ordre de paiement sera envoyée en même temps au receveur des domaines.

§4. Le contrevenant est tenu de payer la somme dans le mois de la notification de l'ordre de paiement. La notification est censée avoir eu lieu le deuxième jour qui suit celui de l'envoi.

Si le contrevenant ne satisfait pas entièrement à l'ordre de paiement dans le délai visé à l'alinéa 1^{er}, le montant en est majoré de 25%. Cette majoration n'est pas d'application si le contrevenant interjette appel auprès du tribunal de police.

Le montant ainsi majoré doit être payé dans le mois après avertissement qui reprend le montant majoré conformément à l'alinéa précédent.

§5. Si le contrevenant néglige de payer la somme dans le délai visé au §4, alinéa 3, l'ordre de paiement de la somme est exécutable de plein droit. La perception se fait par le receveur des amendes pénales.

§6. Si le contrevenant continue à ne pas payer totalement la somme due conformément au §4, troisième alinéa après avertissement, le receveur des amendes pénales du domicile ou de la résidence principale du contrevenant ou celui du lieu de l'infraction peut lui-même immobiliser le véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou le véhicule immatriculé au nom du contrevenant.

L'immobilisation est levée au plus tôt le jour du paiement complet de la somme due et des frais éventuels. Il est mis fin à l'immobilisation à la demande du receveur des domaines et du receveur des amendes pénales. En cas d'immobilisation, les articles 53 et 54 sont d'application. Si le contrevenant n'a pas payé la somme due dans les six mois après la constatation de l'infraction, le receveur des amendes pénales peut procéder à la vente forcée du véhicule, à condition que le contrevenant soit le propriétaire du véhicule.

§7. Le contrevenant peut adresser au juge du tribunal de police une requête écrite en vue de retirer l'ordre ou de diminuer le montant de la somme dans un délai de quatorze jours suivant la notification de l'ordre de paiement. Cette requête n'est recevable qu'après paiement complet de la somme imposée conformément au §4, alinéa 1^{er}, sauf lorsque l'intéressé peut faire appel à l'assistance judiciaire conformément à la partie IV, livre I, du Code judiciaire. Ce recours se fait au moyen d'une requête introduite au greffe du tribunal de police dans le ressort duquel l'infraction a eu lieu.

Le juge du tribunal de police juge la légitimité et la proportionnalité de la somme due. Il peut confirmer, modifier ou retirer la décision du procureur du Roi.

wijzigen of intrekken.

Een hoger beroep tegen de beslissing van de politierechter kan worden ingesteld bij de correctionele rechtbank die zitting houdt in beroep. Dit hoger beroep wordt ingesteld overeenkomstig de artikelen 1056 en 1057 van het Gerechtelijk Wetboek. Enkel een voorziening in cassatie kan tegen het vonnis van de correctionele rechtbank worden ingesteld.

Onder voorbehoud van de toepassing van de vorige leden zijn de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing op het beroep bij de correctionele rechtbank.”

Op dit artikel heeft de heer Thissen amendement 30 ingediend (zie stuk 2-1402/4) dat luidt:

In het eerste lid van §7 van het voorgestelde artikel 65ter, de tweede volzin doen vervallen.

Artikel 33 luidt:

In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 69bis ingevoegd dat als volgt luidt:

“Art. 69bis. – Voor de toepassing van deze wet en, in afwijking van artikel 40 van het Strafwetboek kan de boete, bij gebreke van betaling binnen de termijn van twee maanden na het arrest of het vonnis, indien het op tegenspraak, of te rekenen van de betekening, indien het bij verstek is geweest, worden vervangen door een verval van het recht tot sturen waarvan de duur zal worden bepaald door het vonnis of het arrest van veroordeling, en die niet langer dan een maand en niet korter dan acht dagen zal zijn.”.

Op dit artikel hebben de heren D’Hooghe en Caluwé amendement 20 ingediend (zie stuk 2-1402/2) dat luidt:

Het voorgestelde artikel 69bis aanvullen met een tweede lid, dat luidt als volgt:

“Indien het eerste vonnis tevens een verval van het recht op sturen omvat, wordt dit verval verlengd met een termijn die niet langer dan een maand is en niet korter dan acht dagen.”

- De stemming over de amendementen wordt aangehouden.
- De aangehouden stemmingsen en de stemming over het wetsontwerp in zijn geheel hebben later plaats.

Stemmingen

(De naamlijsten worden in de bijlage opgenomen.)

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (Stuk 2-1367) (Evocatieprocedure)

Stemming 1

Aanwezig: 51
Voor: 46
Tegen: 0
Onthoudingen: 5

Un recours contre la décision du juge du tribunal de police peut être introduit devant le tribunal correctionnel qui statue en degré d’appel. Ce recours est introduit conformément aux articles 1056 et 1057 du code judiciaire. Seul un pourvoi en cassation peut être introduit contre le jugement du tribunal correctionnel.

Sous réserve de l’application des alinéas précédents, les dispositions du Code judiciaire sont d’application pour le recours auprès du tribunal correctionnel. »

À cet article, M. Thissen propose l’amendement n° 30 (voir document 2-1402/4) ainsi libellé :

À l’article 65ter, §7, alinéa 1^{er}, proposé, supprimer la deuxième phrase.

L’article 33 est ainsi libellé :

Dans les mêmes lois coordonnées, il est inséré un article 69bis rédigé comme suit :

« Art. 69bis. – Pour l’application de la présente loi, par dérogation à l’article 40 du Code pénal, à défaut de paiement dans le délai de deux mois à dater de l’arrêt ou du jugement, s’il est contradictoire, ou de sa signification, s’il est rendu par défaut, l’amende pourra être remplacée par une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur dont la durée sera fixée par le jugement ou l’arrêt de condamnation, et qui n’excédera pas un mois et ne pourra être inférieure à huit jours. ».

À cet article, MM. D’Hooghe et Caluwé proposent l’amendement n° 20 (voir document 2-1402/2) ainsi libellé :

Compléter l’article 69bis proposé par un alinéa 2, libellé comme suit :

« Si le premier jugement prévoit également une déchéance du droit de conduire, celle-ci est prolongée d’une durée qui n’excède pas un mois et ne peut être inférieure à huit jours. »

- Le vote sur les amendements est réservé.
- Il sera procédé ultérieurement aux votes réservés ainsi qu’au vote sur l’ensemble du projet de loi.

Votes

(Les listes nominatives figurent en annexe.)

Projet de loi modifiant la loi du 15 décembre 1980 sur l’accès au territoire, le séjour, l’établissement et l’éloignement des étrangers (Doc. 2-1367) (Procédure d’évocation)

Vote n° 1

Présents : 51
Pour : 46
Contre : 0
Abstentions : 5

- **Het wetsontwerp is ongewijzigd aangenomen. Bijgevolg wordt de Senaat geacht te hebben beslist het niet te amenderen.**
- **Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden met het oog op de bekrachtiging door de Koning.**

Wetsontwerp tot wijziging van artikel 71 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (Stuk 2-1368)

Stemming 2

Aanwezig: 53
 Voor: 48
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 5

- **Het wetsontwerp is aangenomen.**
- **Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.**

Wetsontwerp betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen (Stuk 2-1357) (Evocatieprocedure)

De voorzitter. – We stemmen over amendement 8 van de heer Vandenberghe

Stemming 3

Aanwezig: 53
 Voor: 13
 Tegen: 40
 Onthoudingen: 0

- **Het amendement is niet aangenomen.**
- **Dezelfde stemuitslag wordt aanvaard voor de amendementen 1 tot en met 7 van de heer Vandenberghe. Deze amendementen zijn dus niet aangenomen.**

De voorzitter. – We stemmen nu over het wetsontwerp in zijn geheel.

Stemming 4

Aanwezig: 53
 Voor: 39
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 14

- **Het wetsontwerp is ongewijzigd aangenomen. Bijgevolg wordt de Senaat geacht te hebben beslist het niet te amenderen.**
- **Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden met het oog op de bekrachtiging door de Koning.**

Wetsontwerp tot wijziging van sommige bepalingen inzake het politiek verlof voor de personeelsleden van de overheidsdiensten (Stuk 2-1369) (Evocatieprocedure)

Stemming 5

- **Le projet de loi est adopté sans modification. Par conséquent, le Sénat est censé avoir décidé de ne pas l'amender.**

- **Il sera transmis à la Chambre des représentants en vue de la sanction royale.**

Projet de loi modifiant l'article 71 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers (Doc. 2-1368)

Vote n° 2

Présents : 53
 Pour : 48
 Contre : 0
 Abstentions : 5

- **Le projet de loi est adopté.**
- **Il sera soumis à la sanction royale.**

Projet de loi relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques (Doc. 2-1357) (Procédure d'évocation)

M. le président. – Nous votons sur l'amendement n° 8 de M. Vandenberghe.

Vote n° 3

Présents : 53
 Pour : 13
 Contre : 40
 Abstentions : 0

- **L'amendement n'est pas adopté.**
- **Le même résultat de vote est accepté pour les amendements n°s 1 à 7 de M. Vandenberghe. Ces amendements ne sont donc pas adoptés.**

M. le président. – Nous votons à présent sur l'ensemble du projet de loi.

Vote n° 4

Présents : 53
 Pour : 39
 Contre : 0
 Abstentions : 14

- **Le projet de loi est adopté sans modification. Par conséquent, le Sénat est censé avoir décidé de ne pas l'amender.**
- **Il sera transmis à la Chambre des représentants en vue de la sanction royale.**

Projet de loi modifiant diverses dispositions en matière de congé politique pour les membres du personnel des services publics (Doc. 2-1369) (Procédure d'évocation)

Vote n° 5

Aanwezig: 53
 Voor: 53
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 0

- **Het wetsontwerp is ongewijzigd aangenomen. Bijgevolg wordt de Senaat geacht te hebben beslist het niet te amenderen.**
- **Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden met het oog op de bekrachtiging door de Koning.**

Wetsontwerp houdende regeling van de autopsie na het onverwachte en om medisch onverklaarbare redenen overlijden van een kind van minder dan achttien maanden (Stuk 2-409) (Tweede behandeling)

De voorzitter. – We stemmen over amendement 71 van de heer Remans.

Stemming 6

Aanwezig: 53
 Voor: 10
 Tegen: 38
 Onthoudingen: 5

- **Het amendement is niet aangenomen.**

De voorzitter. – We stemmen nu over het wetsontwerp in zijn geheel.

Stemming 7

Aanwezig: 53
 Voor: 53
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 0

- **Het ontwerp werd geamendeerd en zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.**

Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (Stuk 2-1402) (Evocatieprocedure)

De voorzitter. – We stemmen over amendement 31 van de heer D'Hooghe.

Stemming 8

Aanwezig: 52
 Voor: 13
 Tegen: 38
 Onthoudingen: 1

- **Het amendement is niet aangenomen.**
- **Dezelfde stemuitslag wordt aanvaard voor de amendementen 5, 6, 7, 8, 9 en 15 van de heer D'Hooghe. Deze amendementen zijn dus niet aangenomen.**

De voorzitter. – We stemmen over amendement 30 van de heer Thissen.

Stemming 9

Aanwezig: 52
 Voor: 17
 Tegen: 31

Présents : 53
 Pour : 53
 Contre : 0
 Abstentions : 0

- **Le projet de loi est adopté sans modification. Par conséquent, le Sénat est censé avoir décidé de ne pas l'amender.**
- **Il sera transmis à la Chambre des représentants en vue de la sanction royale.**

Projet de loi réglementant la pratique de l'autopsie après le décès inopiné et médicalement inexplicable d'un enfant de moins de dix-huit mois (Doc. 2-409) (Deuxième examen)

M. le président. – Nous votons sur l'amendement n° 71 de M. Remans.

Vote n° 6

Présents : 53
 Pour : 10
 Contre : 38
 Abstentions : 5

- **L'amendement n'est pas adopté.**

M. le président. – Nous votons à présent sur l'ensemble du projet de loi.

Vote n° 7

Présents : 53
 Pour : 53
 Contre : 0
 Abstentions : 0

- **Le projet a été amendé et sera transmis à la Chambre des représentants.**

Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (Doc. 2-1402) (Procédure d'évocation)

M. le président. – Nous votons sur l'amendement n° 31 de M. D'Hooghe.

Vote n° 8

Présents : 52
 Pour : 13
 Contre : 38
 Abstentions : 1

- **L'amendement n'est pas adopté.**
- **Le même résultat de vote est accepté pour les amendements n°s 5, 6, 7, 8, 9 et 15 de M. D'Hooghe. Ces amendements ne sont donc pas adoptés.**

M. le président. – Nous votons sur l'amendement n° 30 de M. Thissen.

Vote n° 9

Présents : 52
 Pour : 17
 Contre : 31

Onthoudingen: 4

– **Het amendement is niet aangenomen.**

De voorzitter. – We stemmen over amendement 20 van de heer D'Hooghe.

Stemming 10

Aanwezig: 52

Voor: 13

Tegen: 38

Onthoudingen: 1

– **Het amendement is niet aangenomen.**

Regeling van de werkzaamheden

De voorzitter. – Het Bureau stelt voor volgende week deze agenda voor:

Donderdag 30 januari 2003 om 15 uur

Inoverwegingneming van voorstellen.

Mondelinge vragen.

Evocatieprocedure

Wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van strafvordering wat het verstek betreft en tot opheffing van het artikel 421 van hetzelfde wetboek; Stuk 2-1356/1 en 2.

Wetsvoorstel tot interpretatie van artikel 7, eerste lid, van de wet van 16 juni 1993 betreffende de bestraffing van ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht (van de heer Alain Destexhe c.s.); Stuk 2-1255/1 tot 4.

(Pro memorie)

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 juni 1993 betreffende de bestraffing van ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht (van de heer Philippe Mahoux c.s.); Stuk 2-1256/1 tot 5. (Pro memorie)

Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers en zelfstandigen met het oog op de uitvoering van het principe van de eenheid van loopbaan (van de heer Jan Steverlynck); Stuk 2-1095/1 tot 3.

Vragen om uitleg:

- van de heer Armand De Decker aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over “het vooruitzicht van een zogenaamde preventieve oorlog tegen Irak” (nr. 2-940);
- van de heer Georges Dallemagne aan de Eerste minister over “het standpunt van de Belgische regering over de toestand in Irak” (nr. 2-942).

Vanaf 18 uur: Naamstemmingen over de afgehandelde agendapunten in hun geheel.

Vragen om uitleg:

- van mevrouw Sabine de Bethune aan de minister van Binnenlandse Zaken over “de aanvragen tot regularisatie van het verblijf in België” (nr. 2-944);
- van de heer Wim Verreycken aan de minister van Justitie over “de geldinzamelingen in België voor de terreurgroep

Abstentions : 4

– **L'amendement n'est pas adopté.**

M. le président. – Nous votons sur l'amendement n° 20 de M. D'Hooghe.

Vote n° 10

Présents : 52

Pour : 13

Contre : 38

Abstentions : 1

– **L'amendement n'est pas adopté.**

Ordre des travaux

M. le président. – Le Bureau propose l'ordre du jour suivant pour la semaine prochaine :

Jeudi 30 janvier 2003 à 15 heures

Prise en considération de propositions.

Questions orales.

Procédure d'évocation

Projet de loi modifiant le Code d'instruction criminelle en ce qui concerne le défaut et abrogeant l'article 421 du même code ; Doc. 2-1356/1 et 2.

Proposition de loi interprétative de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 juin 1993 relative à la répression des violations graves du droit international humanitaire (de M. Alain Destexhe et consorts) ; Doc. 2-1255/1 à 4. (Pour mémoire)

Proposition de loi modifiant la loi du 16 juin 1993 relative à la répression des violations graves du droit international humanitaire (de M. Philippe Mahoux et consorts) ; Doc. 2-1256/1 à 5. (Pour mémoire)

Proposition de loi modifiant diverses dispositions relatives à la pension de retraite des travailleurs salariés et des indépendants compte tenu du principe de l'unité de carrière (de M. Jan Steverlynck) ; Doc. 2-1095/1 à 3.

Demandes d'explications :

- de M. Armand De Decker au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur « la perspective d'une guerre dite préventive contre l'Irak » (n° 2-940) ;
- de M. Georges Dallemagne au Premier ministre sur « la position du gouvernement belge relative à la situation en Irak » (n° 2-942).

À partir de 18 heures : Votes nominatifs sur l'ensemble des points à l'ordre du jour dont la discussion est terminée.

Demandes d'explications :

- de Mme Sabine de Bethune au ministre de l'Intérieur sur « les demandes de régularisation de séjour en Belgique » (n° 2-944) ;
- de M. Wim Verreycken au ministre de la Justice sur « les collectes de fonds organisées en Belgique à l'intention du

Hamas" (nr. 2-943);

- van de heer Georges Dallemagne aan de minister van Financiën over “de vergoedingen die door het Fonds voor sluiting van ondernemingen zijn uitbetaald aan de voormalige werknemers van Sabena” (nr. 2-945).
- **De Senaat is het eens met deze regeling van de werkzaamheden.**

Stemmingen

Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (Stuk 2-1402) (Evocatieprocedure)

De voorzitter. – We stemmen nu over het wetsontwerp in zijn geheel.

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Onze fractie zal dit ontwerp goedkeuren omdat de verkeersveiligheid en de vermindering van het aantal ongevallen op de wegen belangrijk zijn. Iemand die twintig jaar van zijn leven op een spoedgevallendienst heeft gewerkt, weet waarover hij spreekt.*

Wij zullen dit ontwerp goedkeuren omdat we ervan overtuigd zijn dat snelheid en dronkenschap aan het stuur de twee belangrijkste oorzaken zijn van de ernst van ongevallen op de weg.

Ik herinner ook aan de opmerkingen van leden van mijn fractie.

We moeten toch eens nadenken over het afschrikkingseffect van de sancties die zullen worden toegepast.

Bovendien zijn uniforme sancties, en zeker uniforme financiële sancties, sociaal onrechtvaardig. Toen de heer Siquet hierop wees, werd hij uitgelachen, maar de minister had geen antwoord op zijn vraag.

Mevrouw Marie Nagy (ECOLO). – *U was niet eens aanwezig!*

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Ik heb de toespraak van de minister volledig gehoord. Daarvoor is het niet nodig in de vergaderzaal te zijn.*

Collega Siquet heeft geen bevredigend antwoord gekregen. Ik wil er gewoon de aandacht op vestigen dat de financiële toestand van de overtredders niet mag leiden tot discriminatie in de toegang tot het gerecht.

De heer Jacky Moraël (ECOLO). – *Dat hebben we al vaak genoeg gehoord. De minister heeft hierop geantwoord. Misschien moet ze een laatste maal de uitleg geven over de personen die onder de pro-Deoregeling vallen.*

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Het probleem is ruimer dan dat.*

De voorzitter. – Inderdaad, maar we zijn nu bezig met stemverklaringen. Het debat is gevoerd, alle toespraken zijn

groupe terroriste Hamas » (n° 2-943) ;

- de M. Georges Dallemagne au ministre des Finances sur « les indemnités payées par le Fonds de fermeture des entreprises aux anciens travailleurs de la Sabena » (n° 2-945).
- **Le Sénat est d'accord sur cet ordre des travaux.**

Votes

Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (Doc. 2-1402) (Procédure d'évocation)

M. le président. – Nous votons à présent sur l'ensemble du projet de loi.

M. Philippe Mahoux (PS). – Notre groupe votera ce projet en soulignant combien il importe de s'occuper de la sécurité routière et de réduire le nombre d'accidents sur les routes. Quelqu'un qui a passé quelque vingt ans de sa vie dans les services d'urgence sait de quoi il parle.

Nous allons le voter parce que nous sommes convaincus que la vitesse et l'ivresse au volant sont les deux facteurs principaux de la gravité des accidents de la route.

Cependant, je me dois de répercuter les remarques faites par des membres de mon groupe, chacun conservant le droit le plus strict de s'exprimer. La première de ces remarques porte sur le caractère nécessairement dissuasif des sanctions qui seront appliquées. Cela mérite qu'on y réfléchisse.

La deuxième concerne le caractère socialement injuste de l'uniformité des sanctions, particulièrement des sanctions financières. Puisqu'on a raillé M. Siquet, l'un des membres de mon groupe, qui jouit comme tous les membres de ce groupe de mon estime, je voudrais dire qu'en effet la question qu'il a posée n'a pas reçu de réponse dans l'exposé de Mme la ministre.

Mme Marie Nagy (ECOLO). – Encore aurait-il fallu que vous soyez présent lors de cet exposé !

M. Philippe Mahoux (PS). – J'ai parfaitement entendu ce qui a été dit. Vous savez que l'on peut écouter la séance sans être nécessairement présent dans l'hémicycle.

Il n'a pas reçu de réponse qui le satisfasse. J'attire simplement l'attention sur le fait qu'il ne faut pas créer de discrimination dans l'accès à la justice qui dépendrait des moyens financiers des contrevenants.

Je répète que nous voterons ce texte.

M. Jacky Moraël (ECOLO). – J'en ai assez que l'on ressasse un débat qui, pour moi, devrait être clos après ce que j'ai pu entendre ici même de la bouche de la ministre. Je demande donc à la ministre de répondre à la question sur la situation des personnes qui relèvent du *pro deo*.

M. Philippe Mahoux (PS). – Ce n'est pas seulement cela le problème.

M. le président. – Pas seulement, en effet. Mais nous en sommes aux justifications de vote. Le débat a eu lieu, tous les discours ont été tenus et Mme la ministre a déjà répondu

gehouden en de minister heeft reeds uitgebreid geantwoord.

De heer Philippe Monfils (MR). – *Persoonlijk denk ik dat dit wetsontwerp, eufemistisch 'wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid' genoemd, in feite enkel een bijlage bij het Strafwetboek is, aangezien 40 van de 44 artikelen aan de algemene repressie en aan de verhoging van de boetes in het bijzonder zijn gewijd.*

Ik heb zes opmerkingen.

Vooreerst staan de sancties niet in verhouding tot de sancties voor andere inbreuken uit het Strafwetboek. Ik geef twee voorbeelden: een ongeval dat een kleine lichamelijke schade veroorzaakt kan de overtreder dezelfde straf opleveren – één jaar gevangenisstraf – als een boef die met voorbedachten rade een voorbijganger aanvalt; 112 km/u rijden in plaats van 90 is aanleiding tot precies dezelfde boete als voor ouders die hun kinderen in de steek laten.

Er zijn onaanvaardbare afwijkingen op het Wetboek op Strafvordering. Als de rechter bijvoorbeeld de opschorting of een voorwaardelijke straf uitspreekt, wordt de straf niet uitgevoerd, maar volgens dit ontwerp betekent de opschorting minstens een rijverbod van acht dagen. Er is overigens in geen enkele alternatieve straf voorzien.

Er is reeds op gewezen dat traditionele regels inzake de betaling van boetes worden omgekeerd. Ik zal daar dus niet op terugkomen.

De snelheidsbeperkingen zijn lineair. Met factoren die een differentiatie verantwoorden, werd helemaal geen rekening gehouden.

Geen enkele bepaling van het wetsontwerp doet iets aan de weekendongevallen, die 43% van de ongevallen uitmaken, of aan de ongevallen 's nachts in het weekend, dit zijn 16% van de dodelijke ongevallen. Het idee werd geopperd om het openbaar vervoer te coördineren door samenwerkingsakkoorden met de gewesten te sluiten. Daar is niets van terecht gekomen.

Er werd nauwelijks vooruitgang geboekt inzake de hervorming van het rijbewijs. We staan geen stap verder met de opleiding na het behalen van het rijbewijs.

Het huidige arsenaal aan repressieve middelen is groot genoeg, getuige de politiemededelingen over het groter aantal controles en ingetrokken rijbewijzen.

In plaats van een redelijke reglementering ernstig toe te passen, kiest men voor het extreme.

Als ik de balans van dit wetsontwerp maak, slaat de wijzer niet door naar de positieve en vernieuwende ideeën. Jammer genoeg zijn de automobilisten daar het slachtoffer van.

De heer Jacques D'Hooghe (CD&V). – De CD&V-fractie zal het ontwerp niet goedkeuren. Ik heb al uitvoerig toegelicht waarom, maar ik zal de belangrijkste argumenten nog eens herhalen.

De meerderheid heeft niet de politieke moed om te voorzien in de financiële, menselijke en materiële middelen die nodig zijn om de verkeersveiligheid te bevorderen. Ze grijpt naar

longuement.

M. Philippe Monfils (MR). – Je pense à titre personnel que ce projet de loi, appelé pudiquement projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, n'est en fait qu'une annexe du Code pénal puisque 40 de ses articles sur 44 sont consacrés à la répression générale et au renforcement des peines en particulier.

Je ferai six constatations.

On constate d'abord une absence de hiérarchie des sanctions par rapport à d'autres infractions définies par le Code pénal. Je prendrai deux exemples : un accident entraînant un petit dommage corporel peut valoir à l'auteur la même peine, un an de prison, que l'on peut infliger à un malfrat qui, volontairement et avec préméditation, agresse un passant ; rouler à 112 km/h au lieu de 90 entraîne une amende exactement identique à celle encourue par des parents qui abandonnent leurs enfants.

Il y a des dérogations inacceptables au Code de procédure pénale. Ainsi, quand le juge décide de la suspension, du sursis ou de la probation, la peine encourue n'est pas exécutée, mais, dans votre projet, la suspension du prononcé vaut à tout le moins une déchéance du droit de conduire de huit jours. Par ailleurs aucune peine alternative n'est prévue.

Il y a inversion des règles traditionnelles sur le paiement des amendes. On en a parlé. Je n'y reviens donc pas.

Les limites de vitesse sont linéaires, absolument pas adaptées aux éléments qui devraient pourtant fonder des différenciations.

Quand on examine la situation, rien n'est prévu pour remédier à des problèmes comme les accidents du week-end qui s'élèvent à 43% des accidents ou à ceux des deux nuits du week-end qui comptent pour 16% des accidents mortels. On a suggéré de coordonner les transports en commun en concluant des accords de coopération avec les régions. Il n'en a été tenu nul compte.

La réforme du permis de conduire n'a guère avancé. La formation « post permis » n'a pas évolué.

J'estime d'ailleurs que, sur la base des dispositions actuelles, l'arsenal répressif à votre disposition est suffisant. Je n'en veux pour preuve que les communiqués de la police qui font état d'une augmentation considérable des contrôles et des retraits de permis.

Plutôt que d'appliquer sérieusement une réglementation raisonnable, on préfère se jeter dans les extrêmes.

Examinant les éléments négatifs et positifs de ce projet de loi, je ne vois vraiment pas comment le fléau de la balance pourrait pencher du côté des idées novatrices et positives. Malheureusement, ce sont les automobilistes que frappe ce fléau.

M. Jacques D'Hooghe (CD&V). – *Le groupe CD&V ne votera pas ce projet. Je m'en suis déjà longuement expliqué mais je voudrais insister sur les principaux arguments.*

La majorité n'a pas le courage politique de fournir les moyens financiers, humains et matériels nécessaires au développement de la sécurité routière. Elle a recours à des

gemakkelijkheidsoplossingen.

Er wordt een systeem van bevel tot betaling ingevoerd dat een administratieve afhandeling buiten de parketten belet. De parketten die nu reeds niet in staat zijn hun taak ten volle op te nemen bij gebrek aan mankracht, wordt supplementair werk opgelegd.

Er is geen sprake van een samenwerking met de gewesten om de infrastructuur te verbeteren. Nochtans is dat belangrijk voor de verkeersveiligheid.

Er wordt een boetefonds opgericht waaruit de politiezones kunnen putten. Dat is een slechte zaak, want de vroegere regeling bracht de politie meer op dan waarin vandaag wordt voorzien. In 1995 ontvingen de gemeenten 161 miljoen oude franken van de boetes die in het land werden geïnd. Met het nieuwe boetefonds wordt slechts 120 miljoen oude franken onder 196 politiezones verdeeld.

De bijscholing en de opleiding voor nieuwe bestuurders zijn positief, maar we vragen de kosten te matigen. Ook op dat vlak is er geen enkele inspanning gedaan.

De heer Jean-Marie Dedecker (VLD). – In tegenstelling tot de leden van mijn fractie zal ik me bij de stemming onthouden.

Ik ben verheugd dat de minister op vraag van de VLD-fractie een aantal overtredingen bij de gewone en niet bij de zware overtredingen heeft ingedeeld. Ik denk onder meer aan het telefoneren achter het stuur en aan het niet dragen van de veiligheids gordel. Ik zal nauwlettend toezien op de uitvoeringsbesluiten.

Ik wens me vooral te onthouden omwille van de extra hoge boetes. België telt al jarenlang de hoogste boetes van West-Europa. De boetes voor dezelfde overtredingen zijn in ons land vier keer hoger dan in Nederland. Nochtans wordt Nederland inzake veiligheid op de weg beschouwd als het veiligste land. Al jaren wordt opgemerkt dat de verhoging van de boetes niet helpt. Ik kan dan ook niet begrijpen dat ze nogmaals worden verhoogd. Dat is een asociale maatregel. Nu betreft al vijftien procent van alle deurwaardersexploten het innen van verkeersboetes.

De heer René Thissen (CDH). – Ook wij zullen ons onthouden.

Met dit wetsontwerp inzake verkeersveiligheid geeft de regering een verkeerd signaal, namelijk dat van meer repressie. Er bestond al een heel arsenaal. Wat nodig is, is preventie, versterkte controle en evenwicht tussen overtredingen en boetes.

Overtreders zullen met bijkomende financiële moeilijkheden worden geconfronteerd. Men zal mij antwoorden dat men geen overtreding moet begaan, maar het kan iedereen overkomen. Personen met een laag inkomen worden het hardst getroffen. Ze komen terecht in een automatisch systeem waarin eerst een boete moet worden betaald vooraleer men van de rechter eventueel een gunstiger uitspraak kan verkrijgen.

De voorgestelde sancties lijken ons niet gerechtvaardigd.

Iedereen zei dat het overleg dat heeft plaatsgehad onontbeerlijk was. Vandaag blijft het bij een eenvoudige

solutions de facilité.

On instaure un système de sommations de payer qui empêche le traitement administratif en dehors des parquets. Ces derniers se voient imposer un travail supplémentaire alors qu'ils ne sont déjà pas en mesure d'assumer pleinement leur tâche en raison d'un manque d'effectifs.

Il n'est pas question de coopération avec les régions pour améliorer l'infrastructure, bien que ce soit un élément important en matière de sécurité routière.

La création du Fonds des amendes dans lequel les zones de police peuvent puiser est une mauvaise initiative. L'ancien dispositif rapportait d'avantage à la police. En 1995, les communes ont touché 161 millions de francs provenant de la perception des amendes dans le pays. Avec le nouveau Fonds des amendes, seulement 120 millions de francs seront répartis entre 196 zones de police.

Les cours de perfectionnement et la formation des nouveaux conducteurs sont des points positifs mais nous demandons d'en modérer les coûts. Aucun effort n'est fait à cet égard.

M. Jean-Marie Dedecker (VLD). – Contrairement au membres de mon groupe, je m'abstiendrai lors du vote.

Je suis satisfait qu'à la demande du groupe VLD, certaines infractions aient été classées parmi les infractions ordinaires plutôt que graves. Je citerai, en autres, l'utilisation du téléphone au volant et l'absence de port de la ceinture de sécurité. Je serai attentif aux arrêtés d'exécution.

Je m'abstiendrai surtout à cause du montant extrêmement élevé des amendes. Depuis des années, c'est la Belgique qui perçoit les amendes les plus élevées d'Europe occidentale. Leur montant est quatre fois supérieur à celui en vigueur aux Pays-Bas qui sont pourtant considérés comme le pays le plus sûr en matière de sécurité routière. Depuis des années, on s'est aperçu que l'augmentation des amendes reste sans effet. Dans ces conditions, je ne comprends pas qu'elles soient une fois de plus augmentées. C'est une mesure asociale. Actuellement, déjà 15% des exploits d'huissiers concernent la perception d'amendes en matière de circulation.

M. René Thissen (CDH). – Nous ne soutiendrons pas non plus ce projet et nous nous abstiendrons.

Après les quelques mesures prises sous cette législature, le projet de sécurité routière est celui du gouvernement. Or, le signal donné ne nous semble pas être le bon. Il est celui d'une répression accrue. Nous disposons déjà des moyens suffisants pour faire fonctionner un système. Il faut véritablement mener sur le terrain une action de prévention, de contrôle renforcé et d'adéquation entre la peine et la faute commise.

Les contrevenants devront faire face à des difficultés financières supplémentaires. On me répondra qu'il suffit de ne pas commettre d'infraction mais cela peut pourtant arriver à tout le monde. Les personnes aux revenus les plus modestes seront les plus touchées. Elles entreront dans un système d'automatisme avec paiement préalable avant de pouvoir, éventuellement, bénéficier de mesures judiciaires plus favorables.

Les sanctions prévues ne nous paraissent pas tout à fait

intentieverklaring. Het overleg had reeds vroeger en diepgaander kunnen worden gevoerd zodat vandaag een goede tekst op tafel zou liggen.

Met onze onthouding willen we de regering een signaal geven dat ze waakzaam moet zijn en actiever moet optreden op het terrein als ze resultaten wil zien.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Dit wetsontwerp is in het lang en in het breed bediscussieerd, eerst in de Kamer, later in de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden en ten slotte hier in de plenaire vergadering. We kunnen over de gevolgde methode en over de details van het ontwerp van mening verschillen, maar we kunnen niet ontkennen dat de minister en de hele regering met dit ontwerp een eerlijke poging ondernemen om een stap vooruit te doen inzake verkeersveiligheid, waarvoor ons land zoveel slechter scoort dan onze buurlanden. Iedereen moet nu zijn verantwoordelijkheid op zich nemen. Wie tegen stemt of zich onthoudt, geeft daarmee te kennen dat hij de problematiek van de verkeersveiligheid niet au sérieux neemt. *(Geroep)* Ik heb heel wat senatoren horen zeggen dat ze uit bezorgdheid voor de verkeersveiligheid zich willen onthouden of tegen stemmen. In feite trekken ze de kaart van de automobilist, van de snelheid en van de verkeersonveiligheid. Iedereen moet nu zijn verantwoordelijkheid op zich nemen. Iedereen die het ermee eens is dat het ontwerp een stap vooruit is, hoe klein ook, moet voor stemmen of hoogstens zich onthouden. Wie tegen stemt, geeft een totaal verkeerd signaal.

(Applaus)

De voorzitter. – We gaan nu stemmen.

Stemming 11

Aanwezig: 51

Voor: 36

Tegen: 5

Onthoudingen: 10

- **Het wetsontwerp is ongewijzigd aangenomen. Bijgevolg wordt de Senaat geacht te hebben beslist het niet te amenderen.**
- **Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden met het oog op de bekrachtiging door de Koning.**

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, over «de aanslepende inactiviteit van de onbemande camera's in de regio Antwerpen» (nr. 2-939)

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – In de provinciale verkeersseenheid Antwerpen werkte eind 2002 geen enkele van de 15 onbemande camera's van het Vlaams gewest op de

équitables.

Tout le monde a évoqué la concertation qui a eu lieu et a dit qu'elle était indispensable. Or, nous en sommes aujourd'hui à une simple déclaration d'intention. Cette concertation aurait pu être menée et approfondie depuis bien longtemps et déboucher aujourd'hui sur un texte bien ficelé. Ce n'est pas le cas et nous nous abstiendrons, comme je l'ai dit, pour donner un signal au gouvernement. Ce dernier devra être vigilant et mener une action volontariste et sur le terrain s'il veut des résultats et atteindre l'efficacité.

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Ce projet de loi a déjà fait l'objet de longues discussions, d'abord à la Chambre, ensuite en commission des Finances et des Affaires économiques et, finalement, en séance plénière du Sénat. Les avis peuvent diverger quant à la méthode et aux détails du projet, mais on ne peut nier que la ministre et l'ensemble du gouvernement tentent, au moyen de ce texte, de progresser en matière de sécurité routière, dont les résultats sont nettement moins bons en Belgique que dans les pays voisins. À présent, chacun doit prendre ses responsabilités. Bien que de nombreux sénateurs aient affirmé que par souci pour la sécurité routière, ils voteraient contre ce projet ou s'abstiendraient, je considère qu'en agissant ainsi, ils indiquent qu'ils ne prennent pas au sérieux la problématique de la sécurité routière. Tous ceux qui estiment que ce projet est un pas dans la bonne direction doivent voter pour ce projet ou, à tout le moins, s'abstenir. Un vote négatif constituerait un signal erroné.*

(Applaudissements)

M. le président. – Nous passons au vote.

Vote n° 11

Présents : 51

Pour : 36

Contre : 5

Abstentions : 10

- **Le projet de loi est adopté sans modification. Par conséquent, le Sénat est censé avoir décidé de ne pas l'amender.**
- **Il sera transmis à la Chambre des représentants en vue de la sanction royale.**

Demande d'explications de M. Johan Malcorps au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, sur «le non-fonctionnement persistant des caméras automatiques dans la région d'Anvers» (n° 2-939)

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Fin 2002, dans l'unité de circulation provinciale d'Anvers, aucune des 15 caméras automatiques de la Région flamande ne fonctionnait sur les*

gewestwegen. De tien camera's op vijf kruispunten op de A12 of Boomsesteenweg stonden de laatste maanden van 2002 op inactief. De camera aan 'den Duvel' langs de Breendonkstraat op de A12 werkte vorig jaar maar van 7 maart tot 20 april, dus pakweg één maand gedurende een heel jaar.

Ik heb echter ook goed nieuws: deze week vernam ik van minister Stevaert dat alle camera's op dit moment weer werken. Blijkbaar moet de zaak eerst in de publieke opinie en in de pers voor de nodige beroering zorgen, maar feit is dat het euvel is verholpen. Toch kunnen we niet ontkennen dat er een probleem is geweest. We moeten dus maatregelen nemen om te verhinderen dat dit zich opnieuw voordoet.

(Voorzitter: de heer Jean-Marie Happart, ondervoorzitter.)

Men zegt mij dat de reden waarom de camera's vorig jaar niet werkten is dat alle camera's in de loop van dit jaar moesten worden vervangen door nieuwe modellen. Men schakelde over naar een nieuw model camera van het bedrijf Gatso ter vervanging van de vroegere camera's van het bedrijf Traffipax.

De Metrologische Dienst, een dienst van minister Picqué die de camera's moet ijken en homologeren, weigerde immers nog camera's van Traffipax goed te keuren, nadat bij enkele camera's een meetfout was vastgesteld. Dat is terecht, want niemand aanvaardt een boete als die is opgelegd met behulp van onbetrouwbare camera's. Volgens de fabrikant is de fout intussen weggewerkt. De camera's van het merk Traffipax worden trouwens in een stad als Londen en overal in Duitsland algemeen aanvaard. Wat er ook van zij, de Metrologische Dienst wilde geen enkel risico nemen, zo lang niet onomstotelijk vast stond wat de oorzaak van het falen was. Het gevolg: alle bestaande camera's werden op inactief gesteld en vervangen door nieuwe apparaten. Hetzelfde verhaal doet zich voor bij de Multanova's, de bemande camera's die vanuit politiewagens flitsen, waar een bijkomende uitrichtapparatuur verplicht werd.

Naar verluidt zou door deze beslissing van de Metrologische Dienst, de concurrent van Traffipax, Gatso, in feite een monopoliepositie op de markt krijgen waardoor de kostprijs voor nieuwe camera's zou oplopen.

Een bijkomend probleem is de duur van de homologatieprocedure die blijkbaar maanden in beslag neemt. Het gevolg: alle locaties, alle kastjes en alle nieuwe camera's zijn maanden lang onbruikbaar, want ze kunnen niet geldig flitsen, waardoor een groot deel van 2002 weer verloren is gegaan om effectief het doel van het verkeersveiligheidsplan – 10% meer effectieve controles dit jaar – te bereiken.

Klopt het dat bij de oude camera's van het merk Traffipax door de Metrologische Dienst meetfouten werden vastgesteld en dat deze toestellen door uw dienst niet meer werden gehomologeerd? Wat was daarvan het gevolg voor de geldige werking van onbemande camera's in heel België? Hoeveel camera's moesten door deze beslissing vervangen worden en hoever staat het met de vervanging van oude, niet meer erkende, door nieuwe erkende camera's?

Klopt het dat door de beslissing van de Metrologische Dienst de firma Gatso over een feitelijk monopolie beschikt? Wat zijn daarvan de gevolgen voor de prijsvorming?

routes régionales. Les dix caméras situées aux cinq carrefours de l'A12 ou Boomsesteenweg sont restées inactives au cours des derniers mois de 2002. Quant aux caméras situées au Duvel, le long de la Breendonkstraat sur l'A12, elles ont fonctionné l'an dernier du 7 mars au 20 avril, soit environ un mois sur l'année entière.

Je suis toutefois en mesure d'annoncer aussi une bonne nouvelle puisque le ministre Stevaert a déclaré cette semaine qu'actuellement, toutes les caméras fonctionnent à nouveau. Il convient cependant de prendre des mesures pour éviter que les problèmes rencontrés ne se répètent.

(M. Jean-Marie Happart, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)

La raison invoquée pour ce non-fonctionnement est qu'il était prévu de remplacer cette année toutes les anciennes caméras Traffipax par un nouveau modèle de la firme Gatso.

Le service de Métrologie, qui dépend du ministre Picqué et qui est chargé d'étalonner et d'homologuer les caméras, refusait en effet d'approuver encore des caméras fabriquées par Traffipax après avoir constaté que certaines d'entre elles présentait un défaut. Ce refus était justifié parce que personne ne peut accepter une amende infligée au moyen d'une caméra non fiable. Selon le fabricant, il a entre-temps été remédié à ce défaut. Les caméras de marque Traffipax sont d'ailleurs couramment utilisées à Londres et en Allemagne. Quoi qu'il en soit, le service de Métrologie ne voulait prendre aucune risque, tant que la cause du problème n'était pas déterminée de manière incontestable. En conséquence, toutes les caméras existantes ont été mises hors fonctionnement et remplacées par de nouveaux appareils. Les mêmes problèmes se sont posés avec les caméras Multanova nécessitant la présence d'un opérateur et destinées à flasher à partir d'une voiture de police, pour lesquelles il a fallu recourir à du matériel complémentaire.

À la suite de cette décision du service de Métrologie, le concurrent de Traffipax, Gatso, disposerait d'un monopole de fait sur le marché, ce qui aurait pour conséquence une augmentation du coût des nouvelles caméras.

Un problème complémentaire est la durée de la procédure d'homologation qui nécessite des mois. Pendant ce temps, tous les emplacements, tous les casiers et toutes les nouvelles caméras ont été inutilisables, puisqu'il n'était pas possible de flasher valablement. En 2002, on a ainsi perdu le bénéfice d'une longue période pour la réalisation de l'objectif du plan de sécurité, à savoir une augmentation des contrôles de 10%.

Est-il exact que le service de Métrologie a constaté des erreurs de mesure chez les anciennes caméras Traffipax et que ces caméras n'ont donc plus été homologuées par vos services? Quelles en ont été les conséquences pour le fonctionnement correct des caméras automatiques en Belgique? Combien de caméras ont-elles dû être remplacées à la suite de cette décision et où en est le remplacement des anciennes caméras qui ne sont plus agréées par de nouvelles caméras agréées?

Est-il exact qu'à la suite de la décision du service de Métrologie, la firme Gatso dispose d'un monopole de fait? Quelles en sont les répercussions sur les prix?

Welke rol wordt in de hele besluitvorming rond de erkenning van camera's gespeeld door het Nederlands Meetinstituut, dat feitelijk een monopolie heeft op de ijkingen? Zijn er personele banden tussen het NMI en de Nederlandse firma Gatso? Waarom kunnen Belgische universiteiten niet geaccrediteerd worden om ijkingen uit te voeren?

Wat is de gemiddelde tijd die nodig is voor de volledige homologatieprocedure van camera én kruispunt bij de vervanging van een oude camera? Is er evenveel tijd nodig bij de plaatsing van een nieuwe camera? Hoe lang zal het nog duren voor de 234 onbemande camera's die nu voor het Vlaams gewest beloofd zijn, geldig zullen flitsen? Hoeveel tijd zal er nodig zijn voordat het streefdoel van 350 geldig flitsende camera's bereikt is?

Is het echt niet mogelijk de homologatieprocedure voor de vervanging van oude of de plaatsing van nieuwe camera's te verkorten? Waarom duurt dit zo lang? Heeft dit te maken met een personeelstekort bij uw Metrologische dienst, met de werking van het Nederlands Meetinstituut, of met de samenwerking met de diensten van de gewesten of met de gemeenten? Hoe denkt de minister dit op te lossen?

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – Ten eerste, heeft de Metrologische Dienst in de werking van zes Traffipaxtoestellen anomalieën vastgesteld die meefouten tot gevolg kunnen hebben. Bij de ijking werden die zes toestellen geweigerd. Aan de fabrikant werd een verklaring en een oplossing voor het probleem gevraagd. Na achttien maanden heeft de fabrikant meegedeeld dat alle toestellen potentieel hetzelfde probleem hadden. Daarom werden de bestaande toestellen van dit type buiten gebruik gesteld in afwachting van een degelijk voorstel tot oplossing. Een degelijk en aanvaardbaar voorstel is er momenteel nog niet.

De Metrologische Dienst is niet bevoegd om toestellen te vervangen. De verkoopvergunning voor dit type van toestel is op 3 november 2002 verstreken. Er werd een aanvraag voor modelgoedkeuring ingediend bij de Metrologische Dienst. Wegens het gebrek aan een degelijk voorstel kan tot op heden niet worden ingegaan op het verzoek.

Ten tweede, had de fabrikant van de Traffipaxtoestellen een feitelijk monopolie in België, maar het is die positie kwijtgespeeld. Niets belet de fabrikant van de Traffipaxtoestellen de huidige keuze voor het enige alternatief te doorbreken door degelijke oplossingen aan te reiken. De Metrologische Dienst heeft geen zicht op de prijsvorming.

Ten derde, kan en mag het Nederlands Meetinstituut (NMI) geen ijkingen uitvoeren naar Belgisch recht. Het NMI kan in dezen dan ook geen monopolie hebben. De Metrologische Dienst heeft aan het NMI onder andere wel gevraagd de proeven van modelgoedkeuring uit te voeren indien er een aanvraag voor modelgoedkeuring door de fabrikant werd ingediend. Voor de toestellen waarvoor van ambtswege een verkoopvergunning werd afgeleverd, werden de eerste ijkproeven uitgevoerd door het labo dat door de invoerder werd gekozen en de herijkproeven door het labo dat werd gekozen door de gebruiker. In beide gevallen werd voor het NMI gekozen. Indien de resultaten van die proeven voldeden

Quel rôle a joué dans le processus de décision relatif à l'agrément des caméras le Nederlands Meetinstituut, qui détient en fait un monopole en matière d'étalonnage ? Existe-t-il des liens personnels entre le NMI et la firme néerlandaise Gatso ? Pour quelle raison les universités belges ne peuvent-elles être accréditées pour procéder à l'étalonnage ?

Quelle est la durée moyenne requise pour l'entière de la procédure d'homologation de la caméra et du carrefour lors du remplacement d'une ancienne caméra ? Quel est le temps requis pour le placement d'une nouvelle caméra ? Dans quel délai les 234 caméras automatiques qui sont maintenant promises à la Région flamande pourront-elles flasher valablement ? Dans quel délai l'objectif de 350 caméras en règle pourra-t-il être atteint ?

Est-il vraiment impossible d'abrégier la procédure d'homologation pour le remplacement des anciennes caméras ou pour le placement des nouvelles caméras ? Comment en explique-t-on la longueur ? Est-ce dû à un manque de personnel au service de Métrologie, au fonctionnement du Nederlands Meetinstituut ou à la collaboration avec les services régionaux ou communaux ? Comment le ministre compte-t-il résoudre ce problème ?

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – Premièrement, le service de métrologie a constaté dans le fonctionnement de six appareils Traffipax des anomalies qui pouvaient entraîner des erreurs de mesure. Lors de l'étalonnage, ces six appareils ont été refusés. Le fabricant a été prié de fournir une explication et une solution au problème. Au bout de dix-huit mois, il nous a informés que tous les appareils présentaient potentiellement le même problème. C'est la raison pour laquelle les appareils de ce type existants ont été mis hors fonctionnement en attendant une proposition de solution satisfaisante. À ce jour, nous n'avons pas reçu de proposition acceptable.

Le service de métrologie n'est pas compétent pour remplacer les appareils. L'autorisation de vente de ce type d'appareils est arrivée à expiration le 3 novembre 2002. Une demande d'homologation de modèle a été introduite auprès du service de métrologie. Vu l'absence d'une proposition sérieuse, il n'a pas été possible à ce jour de donner suite à la demande.

Deuxièmement, le fabricant des appareils Traffipax disposait d'un monopole de fait en Belgique, mais il l'a perdu. Rien ne l'empêche de tenter de modifier le choix qui a été fait en faveur de la seule solution de remplacement en présentant une solution sérieuse. Le service de métrologie ignore tout de la formation des prix.

Troisièmement, le Nederlands Meetinstituut ne peut et n'est pas autorisé à réaliser des étalonnages selon le droit belge. Le NMI ne peut dès lors jouir d'aucun monopole en la matière. Le service de métrologie a bien demandé au NMI, entre autres, d'exécuter les essais d'homologation de modèle si une demande d'homologation de modèle avait été introduite par le fabricant. Pour les appareils pour lesquels une autorisation de vente est délivrée d'office, les épreuves sont réalisées par un laboratoire choisi par le demandeur et la contre-épreuve par un laboratoire choisi par l'utilisateur. Le NMI a été choisi par les deux. Si les résultats de ces épreuves satisfont aux exigences de l'arrêté royal du

aan de vereisten van het koninklijk besluit van 11 oktober 1997, werd een ijking uitgevoerd door de Metrologische Dienst. Het NMi is een geaccrediteerd lab dat voldoet aan de voormalige Europese normen uit de reeks 45000. De Nederlandse Raad voor Accreditatie moet erop toekijken dat het kwaliteitshandboek wordt geëerbiedigd. Neutraliteit en objectiviteit zijn hierbij belangrijk. De Metrologische Dienst heeft in dezen geen bevoegdheid. Geen enkel labo kan worden geaccrediteerd voor het uitvoeren van ijkings. Een labo kan wel worden geaccrediteerd voor het uitvoeren van proeven in het kader van een ijking. Tot op heden werden geen aanvragen tot accreditatie ingediend.

Ten vierde, wordt een onbemande camera geijkt en wordt een kruispunt dat bewaakt wordt door een onbemande roodlichtcamera, gehomologeerd. Momenteel voert de Metrologische Dienst beide procedures volledig los van elkaar uit. Beide procedures houden een toetsing in aan de wettelijk voorgeschreven voorwaarden. Geeft deze toetsing een bevredigend resultaat, dan volgt een ijkcertificaat voor de camera en een homologatiedossier voor het kruispunt. Geeft de toetsing geen bevredigend resultaat, dan wordt ze gewoon herhaald tot ze een bevredigend resultaat oplevert. Dat laatste hangt volledig af van de leverancier of van de uitvoerder. De gemiddelde benodigde tijd kan niet eens bij benadering worden aangegeven. Dat maakt geen verschil voor een oude of een nieuwe camera. De Metrologische Dienst werkt op aanvraag en heeft er dus geen enkel idee van wanneer er aanvragen voor ijking of homologatie zullen toekomen.

Voor de buitenwereld wordt de aanloopperiode tot de plaatsing, het treffen van de nodige voorzieningen en de tijd nodig voor aanpassingen en wijzigingen meegerekend voor het bekomen van de totale 'homologatieperiode'. Er komen in de hele operatie echter ontzettend veel partners om de hoek kijken: aannemers, administraties, intercommunales en politiediensten. Denk verder onder meer aan de elektriciteitsvoorzieningen, de bekabeling, de funderingen, de aansluitingen, het plaatsen van palen, het opmaken en controleren van de plannen, het aanvragen van allerhande vergunningen, het aanbrengen van bepaalde wegvoorzieningen, wegmarteringen, de ijking, opleidingen, het leveren van materialen en benodigdheden. Men is bezig met een ernstige planning om al die verschillende aannemers tijdig op de juiste plaats te krijgen. Wanneer een kruispunt goed is bevonden, moeten de homologatiedossiers in zesvoud opgemaakt worden. Die dossiers bevatten de controle-elementen voor elke kruispunt zodat de politiediensten en parketten ervoor kunnen zorgen dat niemand het risico loopt onterecht vervolgd te worden.

Die operatie heeft lang geduurd, maar ik kan u verzekeren dat alles nu perfect verloopt. Verbeteringen blijven uiteraard altijd mogelijk en wenselijk.

Alle werknemers, aannemers, de federale, gewestelijke en gemeentelijke ambtenaren, de politiemensen en parketmagistraten verdienen dan ook een pluim op hun hoed.

De afspraak die in het begin van 2002 gemaakt werd, had betrekking op 100 nieuwe sites, maar het werden er uiteindelijk 130.

Ik eindig met de opmerking dat iedereen inspanningen moet doen om de problemen op te lossen.

11 octobre 1997, un étalonnage est exécuté par le service de métrologie. Le NMi est un laboratoire accrédité qui est conforme aux normes européennes anciennes de la série 45000. Le Nederlandse Raad voor Accreditatie doit veiller à ce que le manuel de qualité soit respecté. La neutralité et l'objectivité sont en cette matière très importantes. La service de métrologie n'a aucune compétence à ce sujet. Aucun laboratoire ne peut être accrédité pour la réalisation d'un étalonnage. Cependant un laboratoire peut être accrédité pour réaliser les essais en vue d'un étalonnage. Jusqu'à présent, aucune demande d'accréditation à ce titre n'a été introduite.

Quatrièmement, une caméra automatique a été étalonnée et un carrefour surveillé par une caméra automatique à infrarouge a été homologué. Pour l'instant, le service de métrologie poursuit ces deux procédures de manière indépendantes l'une de l'autre. Toutes deux comportent un contrôle de conformité aux conditions légales. Si ce contrôle est satisfaisant, alors un certificat de vérification sera délivré pour la caméra et un dossier d'homologation le sera pour le carrefour. Dans le cas opposé, ces dossier seront retenus jusqu'à ce que les conditions soient remplies. Cela dépend totalement du fournisseur ou du fabricant. Le temps moyen nécessaire ne peut pas être estimé même approximativement. Il n'y a pas à ce sujet de différence entre une nouvelle ou une ancienne caméra. Le service de métrologie travaille à la demande et n'a donc aucune idée du moment ou d'autres demandes d'homologation ou d'étalonnage seront introduites.

Pour le grand public, la période de rodage avant le placement, l'installation des équipements nécessaires et le temps requis pour procéder aux adaptations et aux changements sont inclus dans la « période d'homologation ». De nombreux partenaires interviennent cependant durant toute l'opération : des entrepreneurs, des administrations, des intercommunales et des services de police. En outre, pensez notamment aux installations électriques, au câblage, aux fondations, aux raccordements, au placement de poteaux, au dessin et au contrôle des plans, à la demande de toutes sortes d'autorisations, à l'installation de certains équipements routiers, à la signalisation routière, à l'étalonnage, aux formations, à la livraison du matériel et des équipements. On est en train d'établir un planning sérieux permettant aux différents entrepreneurs d'intervenir en temps et en heure. Lorsqu'un carrefour est jugé approprié, les dossiers d'homologations doivent être établis en six exemplaires. Ils contiennent les éléments de contrôle pour chaque carrefour. Les services de police et les parquets peuvent ainsi veiller à ce que personne ne risque d'être injustement poursuivi.

Cette opération a pris un certain temps mais je peux vous assurer que tout se déroule parfaitement. Des améliorations restent bien entendu toujours possibles et souhaitables. Tous les travailleurs, entrepreneurs, fonctionnaires fédéraux, régionaux et communaux, agents de police et magistrats du parquet méritent donc un grand coup de chapeau.

L'accord passé au début de l'année 2002 concernait cent nouveaux sites mais on en dénombre finalement 130.

Je terminerai en précisant que chacun doit faire des efforts afin de résoudre les problèmes.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Ik wil zeker geen afbreuk doen aan de inzet of het engagement van de mensen op het terrein die zich inderdaad naar behoren inzetten om de onbemande camera's efficiënt te doen functioneren.

Er blijft toch een probleem van coördinatie tussen de verschillende diensten. Uit het uitvoerige antwoord van de minister blijkt immers dat er heel wat tussenpersonen zijn. Die moeten maximaal op elkaar afgestemd worden als ze het efficiënt inzetten van onbemande camera's in de toekomst mogelijk willen maken.

Ik heb nog een laatste bedenking bij de rol van het Nederlands Meetinstituut. Ik weet uit betrouwbare bron dat er wel degelijk een personele band is tussen iemand in het Nederlands Meetinstituut en de firma Gatso. Volgens mij is dat een probleem, maar misschien heeft de minister daarop geen vat en moet die zaak aangekaart worden bij de Nederlandse Raad voor Accreditatie. De minister geeft toe dat de firma Gatso een feitelijk monopolie heeft zolang Traffipax buiten spel is.

– **Het incident is gesloten.**

Vraag om uitleg van de heer René Thissen aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, over «de lopende onderhandelingen over de Algemene Overeenkomst over de handel in diensten»(nr. 2-941)

De heer René Thissen (CDH). – Tijdens de vierde ministerconferentie van de Wereldhandelsorganisatie in Doha werden er belangrijke termijnen vastgelegd voor de in februari geopende onderhandelingen over een grotere liberalisering van de diensten die onder de AOHD, de Algemene overeenkomst over de handel in diensten, vallen.

Aan het einde van dit proces zouden alle nationale protectionistische wetsbepalingen moeten zijn weggewerkt en alle dienstensectoren geliberaliseerd.

Het DG Handel van de Europese Commissie is belast met de voorbereiding van de volgende fase en moet lijsten opstellen van wat de AOHD vraagt en aanbiedt. Met het Comité 133 tracht het DG een gemeenschappelijk standpunt van de 15 leden te formuleren. De onderhandelaars van de Commissie zullen België en de andere EU-landen vertegenwoordigen in de fase van de bilaterale onderhandelingen.

Het Europees Parlement heeft in dezen slechts raadgevende bevoegdheid, terwijl de ondernemingen nauw betrokken zijn bij de opstelling van de lijst van verzoeken.

Verschillende burger- en vakbewegingen hebben zich verenigd in het Sociaal Forum en staan op de bres om, enerzijds, het risico van een privatisering van de collectieve goederen en de openbare diensten en, anderzijds, het gebrek aan transparantie bij de lopende onderhandelingen aan de kaak te stellen.

In de huidige, onduidelijke situatie zou ik, daar het toch om uiterst belangrijke zaken gaat, graag weten wat u voornemens

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Je ne voudrais certainement pas critiquer le travail des personnes qui, sur le terrain, veillent à ce que les caméras automatiques fonctionnent efficacement.*

Se pose toutefois un problème de coordination entre les différents services. Il ressort de la réponse détaillée du ministre qu'interviennent de nombreux intermédiaires. Ils doivent travailler le plus harmonieusement possible s'ils veulent permettre une installation efficace des caméras automatiques. Je voudrais encore parler du rôle joué par le Nederlands Meetinstituut. De source sûre, je sais qu'il existe un lien personnel entre un membre de ce institut et la société Gatso. Selon moi, cela pose un problème. Mais peut-être le ministre n'a-t-il aucune prise sur cela et le dossier doit-il être soumis au Nederlandse Raad voor Accreditatie. Le ministre concède que la société Gatso détient un monopole de fait tant que Traffipax est hors-jeu.

– **L'incident est clos.**

Demande d'explications de M. René Thissen au ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, sur «les négociations en cours sur l'Accord Général sur le commerce des services»(n° 2-941)

M. René Thissen (CDH). – Lors de la quatrième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du Commerce à Doha, des échéances importantes avaient été définies concernant les négociations entamées depuis février 2000 visant une libéralisation accrue des services couverts par l'Accord général sur le commerce des services, l'AGCS.

Le terme du processus était la libéralisation de tous les secteurs de services après avoir éliminé, au fil des négociations, les législations nationales protégeant les spécificités propres à chaque pays.

La Commission européenne, notamment la DG Commerce, est chargée de préparer la prochaine étape en établissant une liste des demandes et des offres de l'AGCS. Elle tente de développer, avec le comité 133, une position commune aux 15 membres. Ce sont d'ailleurs les négociateurs de la Commission qui représenteront la Belgique ainsi que les autres membres de l'Union européenne pendant la phase des négociations bilatérales.

Le Parlement européen lui-même n'a qu'un pouvoir consultatif en ces matières alors que le monde des entreprises est, lui, plus étroitement associé à l'élaboration de la liste des demandes.

Divers mouvements, syndicaux et citoyens, rassemblés dans le Forum social, se sont mobilisés pour dénoncer le risque d'une privatisation des biens collectifs et des services publics et l'opacité des concertations en cours.

Dans ce contexte nébuleux par rapport à des enjeux

bent.

Bent u van plan om de lijst met verzoeken aan de Europese Unie te publiceren? Zal het Europees aanbod op een transparante wijze worden voorbereid en zullen de betrokken ministeries, de parlementsleden, de vakbeweging en de NGO's te gelegener tijd worden geraadpleegd? Bent u voornemens om uiterlijk één maand voor de uiterste datum, dus tegen half februari, de voorlopige lijst van aanbiedingen ter beschikking te stellen van alle ministeries en van de parlementsleden? Zult u de inhoud van de lijst met aanbiedingen aan de Europese Unie openbaar maken?

De heer Paul Galand (ECOLO). – *Ik sluit mij aan bij de vragen die de heer Thissen heeft gesteld. Wij moeten de onderhandelingen over de Algemene Overeenkomst over de handel in diensten zeer aandachtig volgen, want ze kunnen een grote invloed hebben op de toekomst van onze openbare diensten en op de gehele non-profitsector. Het voorstel van resolutie betreffende deze onderhandelingen dat ik samen met mevrouw Nagy en met de heren Cornil en Maertens heb ingediend, moet dringend worden besproken, maar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging draaft.*

In laatste instantie zal de Raad, dit wil zeggen de ministers die de lidstaten van de Europese Unie vertegenwoordigen, het aanbod vastleggen op grond van het voorstel dat tegen eind januari door de Commissie in nauw overleg met de vertegenwoordigers van de lidstaten wordt uitgewerkt.

Mijns inziens is het van wezenlijk belang dat de Belgisch regering zich over dat voorstel uitspreekt en de punten die in aanmerking worden genomen, zeer aandachtig bekijkt.

Voor Ecolo is het uiteraard uitgesloten dat belangrijke diensten die in de Unie nog niet geliberaliseerd zijn, te grabbel worden gegooid voor de buitenlandse concurrentie.

De overheid moet de soepelheid opbrengen om monopolies te vrijwaren die diensten van openbaar nut verstrekken op federaal, gemeenschaps-, gewestelijk of lokaal niveau. Ik denk meer bepaald aan de diensten in het onderwijs, in de gezondheids-, de audiovisuele en de culturele sector. De regelgeving inzake de toegang tot de markt en inzake de nationale behandeling zal aan de democratische instellingen alle bevoegdheid ontnemen om een beleid goed te keuren dat aansluit bij de specifieke behoeften van lokale besturen, de gewesten of de Staat. Dat beleid mag in elk geval alleen worden uitgewerkt als er waarborgen zijn voor een universele kwaliteitsvolle dienstverlening en beschermende maatregelen inzake sociale en milieurechten.

Mijnheer de minister, ik weet dat mevrouw Neyts instaat voor de coördinatie tussen België en de Commissie in deze materie. Toch wil ik de vraag om uitleg van de heer Thissen aangrijpen om u te vragen hoe ver het met de bilaterale onderhandelingen staat.

U zou het Belgische standpunt via de interministeriële commissie voor de economie moeten bespreken en ik zou graag uw houding in dit stadium van de onderhandelingen kennen.

Een in mijn ogen wezenlijk aspect, dat ook door de heer Thissen werd aangehaald, is de raadpleging van de

fondamenteaux, je souhaiterais connaître vos intentions.

Comptez-vous rendre publiques les listes de demandes adressées à l'Union européenne ? Les offres européennes se prépareront-elles de manière transparente en organisant, en temps utile, des consultations avec les ministères concernés, les parlementaires, voire des représentants de mouvements syndicaux et associatifs ? Avez-vous l'intention de mettre à disposition, au plus tard un mois avant la date de clôture, soit à la mi-février 2003, la liste provisoire d'offres à tous les ministères et aux parlementaires ? Enfin, rendez-vous public le contenu des listes d'offres adressées à l'Union européenne ?

M. Paul Galand (ECOLO). – *Je m'associe aux questions qui ont été posées par M. Thissen. Nous devons être très vigilants en ce qui concerne les négociations relatives à l'Accord général sur le commerce des services en raison de l'impact qu'elles peuvent avoir sur l'avenir de nos services publics et de l'ensemble du secteur non marchand. Il me paraît urgent, à cet égard, d'examiner rapidement la proposition de résolution relative à ces négociations, proposition que j'ai déposée avec mes collègues Nagy, Cornil et Maertens, toujours en attente à la commission des Relations extérieures et de la Défense.*

C'est le Conseil, c'est-à-dire les ministres représentant les États membres de l'Union européenne, qui fixera en dernier ressort cette offre, sur base de la proposition élaborée pour fin janvier par la Commission, à partir des contacts qu'elle a actuellement avec les représentants des États membres.

Il me semble essentiel que le gouvernement belge se prononce sur cette proposition et qu'il soit très attentif aux points qui seront retenus.

Pour Ecolo, il est évidemment exclu que l'UE accepte d'offrir à la concurrence extérieure des services importants qui ne sont actuellement pas libéralisés au sein même de l'Union.

Les pouvoirs publics doivent avoir la latitude de conserver des monopoles s'ils jugent que les services concernés sont d'utilité publique, que ce soit au niveau fédéral, communautaire, régional ou local. Je pense en particulier aux services d'éducation, de santé, d'audiovisuel et de culture.

Les règles relatives à l'accès au marché et au traitement national vont enlever aux institutions démocratiques tout pouvoir d'adopter des politiques adaptées aux besoins particuliers des localités, des régions ou de l'État. En tout état de cause, ces politiques ne peuvent se concevoir qu'en garantissant un service universel de qualité et en protégeant les droits sociaux et l'environnement.

Monsieur le Ministre, je sais que c'est Mme Neyts qui coordonne les rapports entre la Belgique et la Commission, en la matière. Toutefois je profite de la demande d'explications de M. Thissen pour vous demander de nous faire part de l'état d'avancement des négociations bilatérales, tel que vous devez en être informé.

Vous devriez examiner la position belge via la Commission économique interministérielle et j'aimerais connaître votre position à ce stade des négociations.

Un aspect qui me semble lui aussi essentiel et que M. Thissen a évoqué est la consultation des acteurs et partenaires socio-économiques dans ce processus. Est-il exact que seules les

sociaal-economische partners. Klopt het dat alleen de beroepsverenigingen zullen worden geraadpleegd, of zal men de raadpleging uitbreiden?

Mogen wij vertrouwen hebben in de heer Lamy, die heeft verklaard dat de opvoeding tot gezondheid en tot cultuur niet worden bedreigd door de Algemene Overeenkomst over de handel in diensten?

Op 6 oktober 1999 heeft hij in Straatsburg verklaard dat de WTO haar bevoegdheden moest uitbreiden en er maatschappelijke problemen moest in opnemen als milieu, cultuur, gezondheid en voeding, die evenmin als de concurrentie en de investeringen uit de sfeer van de handel kunnen worden gehouden.

Heeft de EU niet gevraagd en bekomen dat de onderhandelingen over de toepassing van de Algemene Overeenkomst over de handel in diensten sneller zouden verlopen en voorgesteld om de verzoeken tot liberalisering van diensten op 30 juni 2002 te laten indienen en de aanbiedingen op 31 maart 2003?

In aansluiting hierop vraagt de EU aan 109 landen om hun milieu- en andere diensten te privatiseren.

Het ligt voor de hand dat, als de regeringen van Europa een kader voor de globalisering willen scheppen, zij eerst een kader voor de heer Lamy moeten uitwerken, die als Europees Commissaris belast met de 3^{de} WTO-Conferentie in Seattle een zeer ruim mandaat heeft gekregen, dat sindsdien niet meer werd gewijzigd.

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – *Ik zal niet te zeer uitweiden over de grond van de zaak. U weet dat de bescherming van de openbare dienst en de non-profit sector mij na aan het hart ligt. In de verklaringen die ik in internationale fora en in de Raad namens België heb afgelegd, heb ik blijk gegeven van waakzaamheid op dit vlak.*

Voorts verwondert het mij dat België tot een minderheid behoort als het erop aankomt om de zaak te verdedigen waarop u hebt gealludeerd.

Ik antwoord nu op de vragen over de onderhandelingsprocedure.

De lijsten met verzoeken die door derde landen die lid zijn van de WTO, aan de Europese Gemeenschap en aan de lidstaten werden overgezonden, zijn vertrouwelijke onderhandelingsdocumenten die in ontvangst worden genomen door de federale openbare dienst Buitenlandse Zaken. Een kopie van die documenten wordt neergelegd bij het secretariaat van het interministerieel comité voor economie, zodat de experts op het gebied van de diensten ze kunnen raadplegen. Dat zijn de federale openbare diensten, die van de gemeenschappen en gewesten en, niet te vergeten, de ministeriële kabinetten. De Europese Commissie raadpleegt ook het middenveld en publiceert daartoe een raadplegingsdocument op haar website. De reacties hierop worden tot 31 januari ingewacht.

Het ontwerpaanbod van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, opgesteld door de Europese Commissie – het vertrouwelijke onderhandelingsdocument – wordt verwacht

associations professionnelles seront consultées ou va-t-on élargir la consultation ?

Peut-on faire confiance à M. Lamy qui a dit que « L'éducation à la santé et à la culture ne sont pas menacées par l'Accord général sur le commerce des services ».

À Strasbourg, le 6 octobre 1999, il avait déclaré que l'OMC devait élargir ses attributions pour englober des questions de société comme l'environnement, la culture, la santé, la nutrition, qui, à l'instar de la concurrence et de l'investissement, ne peuvent être tenus à l'écart du commerce.

N'est-ce pas l'UE qui a demandé et obtenu un coup d'accélérateur dans la négociation sur la mise en œuvre de l'Accord général sur le commerce des services en proposant la date du 30 juin 2002 pour le dépôt des demandes de libéralisation des services et celle du 31 mars 2003 pour les offres ?

Dans la foulée, l'UE demande à 109 pays de privatiser leurs services environnementaux et de nombreux autres services.

Il est manifeste que si, comme certains le prétendent, les gouvernements d'Europe veulent encadrer la globalisation, ils doivent peut-être d'abord encadrer M. Lamy et revoir le mandat extrêmement large qui lui a été confié en 1999 en tant que Commissaire européen en charge de la 3^{ème} Conférence de l'OMC à Seattle, mandat qui n'a plus été modifié depuis lors.

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – Je ne m'étendrai pas exagérément sur le fond du débat. Vous savez mon intérêt pour la protection du service public et les services non marchands. Les déclarations que j'ai faites, au nom de la Belgique, dans certaines enceintes internationales et dans les conseils européens, attestent à suffisance de ma vigilance dans ce domaine. Je vous y renvoie.

Au passage, je suis quelque peu surpris de constater que la Belgique fait partie d'un groupe minoritaire, s'agissant de défendre la cause à laquelle vous avez fait allusion.

J'en viens aux questions posées quant à la procédure de négociation.

Les listes de requêtes envoyées à la Communauté européenne et à ses États membres par les pays tiers membres de l'OMC sont des documents de négociation confidentiels réceptionnés par le service public fédéral des Affaires étrangères. Une copie de ces documents est déposée au secrétariat de la commission économique interministérielle pour consultation par les experts compétents en matière de services : les services publics fédéraux, communautaires et régionaux, sans oublier les cabinets ministériels. Une consultation de la société civile a été organisée par la Commission européenne, qui publie sur son site Internet un document de consultation. Les réactions à ce document sont attendues jusqu'au 31 janvier.

Le projet d'offre de la Communauté européenne et de ses États membres rédigé par la Commission européenne – le document confidentiel de négociation – est attendu pour le

tegen begin februari en niet tegen half januari, zoals aanvankelijk was gepland. Zo kunnen de reacties worden ingezameld op het document waarover ik het zonet had.

Dit ontwerpaanbod zal aandachtig worden bestudeerd door de bevoegde Belgische sectorale experts, die de opdracht krijgen om de beroepsorganisaties te raadplegen.

Vanuit technisch oogpunt zal het standpunt van België tegenover dit ontwerpaanbod door de nationale experts en de interministeriële commissie economie afzonderlijk worden bepaald.

De politieke problemen zullen worden besproken op interkabinettenwerkgroepen en het standpunt van België zal worden bepaald in de P 11.

De minister van Economie is niet bevoegd om te beslissen of er al dan niet een parlementaire raadpleging moet plaatsvinden. Wie meer informatie wenst over de procedure die zal worden gevolgd voor het samenstellen van het Europese aanbod inzake diensten, kan zich voor het gedeelte dat België betreft, wenden tot mevrouw Neyts. Zij draagt de politieke verantwoordelijkheid voor de lopende onderhandelingen bij de WTO. Het spreekt voor zich dat ik het verloop van deze onderhandelingen aandachtig en nauwgezet volg.

De heer René Thissen (CDH). – *Mijn vraag om uitleg was een verzoek om informatie. In zijn antwoord heeft de minister de elementen vermeld waarvan hij kennis had, maar ik ben er niet echt tevreden mee. Voor andere dan beroepsverenigingen is er blijkbaar geen opening. Ik neem daarvan akte. Meer kan ik niet doen.*

De heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid. – *De onderhandelingen zullen uiteraard commentaren losweken die de problematiek van de beroepsverenigingen overstijgen en betrekking hebben op de grond van de zaak. Het is duidelijk dat de privatisering centraal zal staan in de bespreking van de resultaten van de raadpleging.*

– **Het incident is gesloten.**

De voorzitter. – De agenda van deze vergadering is afgewerkt.

De volgende vergadering vindt plaats donderdag 30 januari 2003 om 15 uur.

(De vergadering wordt gesloten om 20.20 uur.)

Berichten van verhindering

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Kestelijn-Sierens en de heren Roelants du Vivier en Wille, in het buitenland, mevrouw Lizin, met opdracht in het buitenland, de heren Moureaux en Vandenbroeke, wegens andere plichten.

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

début du mois de février et non à la mi-janvier comme initialement prévu, de façon à pouvoir recueillir les réactions attendues à la suite de la diffusion du document dont je viens de parler.

Ce projet d'offre fera l'objet d'un examen attentif des experts sectoriels belges compétents, auxquels incombe la tâche de consulter, si nécessaire, les organisations professionnelles.

Sur le plan technique, la position de la Belgique vis-à-vis de ce projet d'offre sera individuellement définie par les experts nationaux et au sein de la commission économique interministérielle.

Les problèmes qui doivent être tranchés au niveau politique feront l'objet de réunions intercabines et la position de la Belgique sera définie en P 11.

Il n'entre pas dans les compétences du ministre de l'Économie de décider si une consultation parlementaire doit avoir lieu. De toute manière, dans le cas où vous souhaiteriez obtenir de plus amples informations sur la procédure qui sera suivie pour l'élaboration de l'offre européenne en matière de services – pour la partie qui concerne la Belgique –, je vous invite à vous adresser à Mme Neyts. C'est à elle qu'incombe en fait la responsabilité politique des négociations en cours à l'OMC. Il va sans dire que je suis le cours de ces négociations avec intérêt et vigilance.

M. René Thissen (CDH). – Ma demande d'explications était une demande d'informations. Le ministre a répondu avec les éléments dont il disposait mais je suis peu satisfait. En effet, si j'ai bien compris, aucune voie n'est ouverte pour tout ce qui ne concerne pas les associations professionnelles. Je prends acte. Je ne peux rien faire d'autre.

M. Charles Picqué, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes. – La concertation qui est lancée va évidemment susciter un certain nombre de commentaires qui, dépassant largement la problématique des organisations professionnelles, porteront sur le débat de fond. Il est donc clair que le débat sur la privatisation sera au cœur de l'examen des résultats de la consultation.

– **L'incident est clos.**

M. le président. – L'ordre du jour de la présente séance est ainsi épuisé.

La prochaine séance aura lieu le jeudi 30 janvier 2003 à 15 h.

(La séance est levée à 20 h 20.)

Excusés

Mme Kestelijn-Sierens et MM. Roelants du Vivier et Wille, à l'étranger, Mme Lizin, en mission à l'étranger, MM. Moureaux et Vandenbroeke, pour d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

– **Pris pour information.**

Bijlage

Annexe

Naamstemmingen

Stemming 1

Aanwezig: 51
 Voor: 46
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 5
 Voor

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzius, Jean Cornil, Georges Dallemagne, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Jacques D'Hooghe, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Moraël, Marie Nagy, Clotilde Nyssens, Fatma Pehlivan, Didier Ramoudt, Jan Remans, Louis Siquet, Jan Steverlynck, René Thissen, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet, Magdeleine Willame-Boonen.

Onthoudingen

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken.

Stemming 2

Aanwezig: 53
 Voor: 48
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 5
 Voor

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzius, Jean Cornil, Georges Dallemagne, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Jacques D'Hooghe, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Moraël, Marie Nagy, Clotilde Nyssens, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Louis Siquet, Jan Steverlynck, Martine Taelman, René Thissen, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet, Magdeleine Willame-Boonen.

Onthoudingen

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken.

Stemming 3

Aanwezig: 53
 Voor: 13
 Tegen: 40
 Onthoudingen: 0
 Voor

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Jacques D'Hooghe, Clotilde Nyssens, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, René Thissen, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Tegen

Votes nominatifs

Vote n° 1

Présents : 51
 Pour : 46
 Contre : 0
 Abstentions : 5
 Pour

Abstentions

Vote n° 2

Présents : 53
 Pour : 48
 Contre : 0
 Abstentions : 5
 Pour

Abstentions

Vote n° 3

Présents : 53
 Pour : 13
 Contre : 40
 Abstentions : 0
 Pour

Contre

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzuius, Jean Cornil, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Morael, Marie Nagy, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Louis Siquet, Martine Taelman, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet.

Stemming 4

Aanwezig: 53
 Voor: 39
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 14
 Voor

Vote n° 4

Présents : 53
 Pour : 39
 Contre : 0
 Abstentions : 14
 Pour

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzuius, Jean Cornil, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Morael, Marie Nagy, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Louis Siquet, Martine Taelman, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet.

Onthoudingen

Abstentions

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Jacques D'Hooghe, Frans Lozie, Clotilde Nyssens, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, René Thissen, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Stemming 5

Aanwezig: 53
 Voor: 53
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 0
 Voor

Vote n° 5

Présents : 53
 Pour : 53
 Contre : 0
 Abstentions : 0
 Pour

Sfia Bouarfa, Jurgen Ceder, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzuius, Jean Cornil, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Jacques D'Hooghe, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Morael, Marie Nagy, Clotilde Nyssens, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Louis Siquet, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, Martine Taelman, René Thissen, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Stemming 6

Aanwezig: 53
 Voor: 10
 Tegen: 38
 Onthoudingen: 5
 Voor

Vote n° 6

Présents : 53
 Pour : 10
 Contre : 38
 Abstentions : 5
 Pour

Jean-Marie Dedecker, Jacques Devolder, André Geens, Jeannine Leduc, Didier Ramoudt, Jan Remans, Martine Taelman, Patrik Vankrunkelsven, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet.

Tegen

Contre

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzuius, Jean Cornil, Georges Dallemagne, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jacinta De Roeck, Jacques D'Hooghe, Josy Dubié, Paul Galand, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Morael, Marie Nagy, Clotilde Nyssens, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Louis Siquet, Jan Steverlynck, René Thissen, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Myriam Vanlerberghe, Magdeleine Willame-Boonen.

Onthoudingen

Abstentions

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken.

Stemming 7

Aanwezig: 53
 Voor: 53
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 0

Voor

Vote n° 7

Présents : 53
 Pour : 53
 Contre : 0
 Abstentions : 0

Pour

Sfia Bouarfa, Jurgen Ceder, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzius, Jean Cornil, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Jacques D'Hooghe, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Morael, Marie Nagy, Clotilde Nyssens, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Louis Siquet, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, Martine Taelman, René Thissen, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Stemming 8

Aanwezig: 52
 Voor: 13
 Tegen: 38
 Onthoudingen: 1

Voor

Vote n° 8

Présents : 52
 Pour : 13
 Contre : 38
 Abstentions : 1

Pour

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Jacques D'Hooghe, Clotilde Nyssens, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, René Thissen, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Tegen

Contre

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzius, Jean Cornil, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Morael, Marie Nagy, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Martine Taelman, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet.

Onthoudingen

Abstentions

Jean-Marie Dedecker.

Stemming 9

Aanwezig: 52
 Voor: 17
 Tegen: 31
 Onthoudingen: 4

Voor

Vote n° 9

Présents : 52
 Pour : 17
 Contre : 31
 Abstentions : 4

Pour

Jurgen Ceder, Christine Cornet d'Elzius, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Armand De Decker, Jacques D'Hooghe, Jean-Pierre Malmendier, Philippe Monfils, Clotilde Nyssens, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, René Thissen, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Tegen

Contre

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Jean Cornil, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Guy Moens, Jacky Morael, Marie Nagy, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Martine Taelman, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Iris Van Riet.

Onthoudingen

Abstentions

Olivier de Clippele, Jean-Marie Dedecker, André Geens, Vincent Van Quickenborne.

Stemming 10

Aanwezig: 52
 Voor: 13
 Tegen: 38
 Onthoudingen: 1

Voor

Jurgen Ceder, Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Jacques D'Hooghe, Clotilde Nyssens, Gerda Staveaux-Van Steenberge, Jan Steverlynck, René Thissen, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Tegen

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzius, Jean Cornil, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-Marie Happart, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Jacky Moraël, Marie Nagy, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Martine Taelman, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet.

Onthoudingen

Jean-Marie Dedecker.

Stemming 11

Aanwezig: 51
 Voor: 36
 Tegen: 5
 Onthoudingen: 10

Voor

Sfia Bouarfa, Marcel Cheron, Marcel Colla, Christine Cornet d'Elzius, Jean Cornil, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Jacinta De Roeck, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Michel Guilbert, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Frans Lozie, Michiel Maertens, Philippe Mahoux, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Jacky Moraël, Marie Nagy, Fatma Pehlivan, Francis Poty, Didier Ramoudt, Jan Remans, Martine Taelman, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Patrik Vankrunkelsven, Myriam Vanlerberghe, Vincent Van Quickenborne, Iris Van Riet.

Tegen

Jacques D'Hooghe, Philippe Monfils, Jan Steverlynck, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande.

Onthoudingen

Frank Creyelman, Georges Dallemagne, Jean-Marie Dedecker, Jean-Marie Happart, Clotilde Nyssens, Gerda Staveaux-Van Steenberge, René Thissen, Joris Van Hauthem, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

Vote n° 10

Présents : 52
 Pour : 13
 Contre : 38
 Abstentions : 1

Pour

Contre

Abstentions

Vote n° 11

Présents : 51
 Pour : 36
 Contre : 5
 Abstentions : 10

Pour

Contre

Abstentions

In overweging genomen voorstellen**Wetsvoorstellen**Artikel 81 van de Grondwet

Wetsvoorstel houdende verscheidene aanvullende maatregelen die ertoe strekken te voldoen aan de verplichting inzake de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (van de heer René Thissen; Stuk **2-1433/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot inrichting van een basisdienstverlening inzake verzekeringen (van de heren Francis Poty en Philippe Mahoux; Stuk **2-1434/1**).

Propositions prises en considération**Propositions de loi**Article 81 de la Constitution

Proposition de loi portant diverses mesures complémentaires visant à satisfaire l'obligation d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (de M. René Thissen ; Doc. **2-1433/1**).

– **Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

Proposition de loi visant à instaurer un service de base en matière d'assurances (de MM. Francis Poty et Philippe Mahoux ; Doc. **2-1434/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 26 mei 2002 betreffende het recht op maatschappelijke integratie en de wet van 2 april 1965 betreffende het ten laste nemen van de steun verleend door de openbare centra voor maatschappelijk welzijn om de fundamentele rechten te waarborgen van personen die hulp krijgen van een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn, met name daklozen (van de heren Jean Cornil en Francis Poty; Stuk **2-1435/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.**

Voorstel tot herziening van het Reglement

Voorstel tot invoeging van een artikel *32bis* in het Reglement van de Senaat (van de heer René Thissen; Stuk **2-1424/1**).

– **Verzonden naar het Bureau.**

Vragen om uitleg

Het Bureau heeft volgende vragen om uitleg ontvangen:

van de heer Wim Verreycken aan de minister van Justitie over “*de geldinzamelingen in België voor de terreurgroep Hamas*” (nr. 2-943)

van mevrouw Sabine de Bethune aan de minister van Binnenlandse Zaken over “*de aanvragen tot regularisatie van het verblijf in België*” (nr. 2-944)

van de heer Georges Dallemagne aan de minister van Financiën over “*de vergoedingen die door het Fonds voor sluiting van ondernemingen zijn uitbetaald aan de voormalige werknemers van Sabena*” (nr. 2-945)

– **Deze vragen worden naar de plenaire vergadering verzonden.**

Evocaties

De Senaat heeft bij boodschappen van 20 januari 2003 aan de Kamer van volksvertegenwoordigers ter kennis gebracht dat tot evocatie is overgegaan, op die datum, van:

Wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, met betrekking tot de verlaging van het expeditierecht (Stuk **2-1403/1**).

– **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

Wetsontwerp houdende toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan bepaalde ambtenaren van de fiscale administraties ter beschikking gesteld van de federale politie (Stuk **2-1410/1**).

– **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Justitie.**

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst en van artikel *259bis* van het Strafwetboek (Stuk **2-1412/1**).

– **Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

Proposition de loi modifiant la loi du 26 mai 2002 concernant le droit à l'intégration sociale et la loi du 2 avril 1965 relative à la prise en charge des secours accordés par les centres publics d'aide sociale en vue de garantir les droits fondamentaux des personnes bénéficiant d'une aide d'un centre public d'aide sociale et notamment des sans-abri (de MM. Jean Cornil et Francis Poty ; Doc. **2-1435/1**).

– **Envoi à la commission des Affaires sociales.**

Proposition de révision du Règlement

Proposition insérant un article *32bis* dans le Règlement du Sénat (de M. René Thissen ; Doc. **2-1424/1**).

– **Envoi au Bureau.**

Demandes d'explications

Le Bureau a été saisi des demandes d'explications suivantes :

de M. Wim Verreycken au ministre de la Justice sur « *les collectes de fond organisées en Belgique à l'intention du groupe terroriste Hamas* » (n° 2-943)

de Mme Sabine de Bethune au ministre de l'Intérieur sur « *les demandes de régularisation de séjour en Belgique* » (n° 2-944)

de M. Georges Dallemagne au ministre des Finances sur « *les indemnités payées par le Fonds de fermeture des entreprises aux anciens travailleurs de la Sabena* » (n° 2-945)

– **Ces demandes sont envoyées à la séance plénière.**

Évocations

Par messages du 20 janvier 2003, le Sénat a informé la Chambre des représentants de la mise en œuvre, ce même jour, de l'évocation :

Projet de loi modifiant le Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe en ce qui concerne la réduction des droits d'expédition (Doc. **2-1403/1**).

– **Le projet de loi a été envoyé à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

Projet de loi octroyant la qualité d'officier de police judiciaire à certains fonctionnaires des administrations fiscales mis à la disposition de la police fédérale (Doc. **2-1410/1**).

– **Le projet de loi a été envoyé à la commission de la Justice.**

Projet de loi modifiant la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité et l'article *259bis* du Code pénal (Doc. **2-1412/1**).

- **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging.**

Non-evocaties

Bij boodschappen van 17 en 21 januari 2003 heeft de Senaat aan de Kamer van volksvertegenwoordigers terugbezorgd, met het oog op de koninklijke bekrachtiging, de volgende niet geëvoceerde wetsontwerpen:

Wetsontwerp tot regeling van de overdracht van pensioenrechten tussen Belgische pensioenregelingen en die van instellingen van internationaal publiek recht (Stuk **2-1394/1**).

Wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van vennootschappen met betrekking tot de opheffing van de verplichting de niet-omwisselbaarheid van certificaten te beperken tot een bepaalde tijd (Stuk **2-1407/1**).

Wetsontwerp houdende diverse wijzigingen aan de wetgeving betreffende de pensioenen van de openbare sector (Stuk **2-1408/1**).

Wetsontwerp betreffende het vrijwillig ontslag vergezeld van een geïndividualiseerd beroepsomschakelingsprogramma ten behoeve van bepaalde militairen en houdende sociale bepalingen (Stuk **2-1411/1**).

- **Voor kennisgeving aangenomen.**

Boodschappen van de Kamer

Bij boodschappen van 16 januari 2003 heeft de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat overgezonden, zoals ze ter vergadering van dezelfde dag werden aangenomen:

Artikel 77 van de Grondwet

Wetsontwerp tot wijziging van sommige aspecten van de wetgeving met betrekking tot de inrichting en de werkwijze van de afdeling wetgeving van de Raad van State (Stuk **2-1426/1**).

- **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Wetsontwerp tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek wat de adoptie betreft (Stuk **2-1429/1**).

- **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Justitie.**

Artikel 78 van de Grondwet

Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 5 augustus 1991 betreffende de in-, uit- en doorvoer van en de bestrijding van illegale handel in wapens, munitie en speciaal voor militair gebruik dienstig materieel en daaraan verbonden technologie (Stuk **2-1425/1**).

- **Het ontwerp werd ontvangen op 17 januari 2003; de uiterste datum voor evocatie is maandag 3 februari 2003.**

- **Le projet de loi a été envoyé à la commission des Relations extérieures et de la Défense.**

Non-évocations

Par messages des 17 et 21 janvier 2003, le Sénat a retourné à la Chambre des représentants, en vue de la sanction royale, les projets de loi non évoqués qui suivent :

Projet de loi réglant le transfert de droits à pensions entre des régimes belges de pensions et ceux d'institutions de droit international public (Doc. **2-1394/1**).

Projet de loi modifiant le Code des sociétés afin de supprimer l'obligation de limiter dans le temps l'interdiction d'échanger des certificats (Doc. **2-1407/1**).

Projet de loi apportant diverses modifications à la législation relative aux pensions du secteur public (Doc. **2-1408/1**).

Projet de loi relative à la démission volontaire accompagnée d'un programme personnalisé de reconversion professionnelle au bénéfice de certains militaires et portant des dispositions sociales (Doc. **2-1411/1**).

- **Pris pour notification.**

Messages de la Chambre

Par messages du 16 janvier 2003, la Chambre des représentants a transmis au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance du même jour :

Article 77 de la Constitution

Projet de loi modifiant certains aspects de la législation relative à l'organisation et au fonctionnement de la section de législation du Conseil d'État (Doc. **2-1426/1**).

- **Le projet de loi a été envoyé à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Projet de loi modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne l'adoption (Doc. **2-1429/1**).

- **Le projet de loi a été envoyé à la commission de la Justice.**

Article 78 de la Constitution

Projet de loi modifiant la loi du 5 août 1991 relative à l'importation, à l'exportation et au transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire et de la technologie y afférente (Doc. **2-1425/1**).

- **Le projet a été reçu le 17 janvier 2003 ; la date limite pour l'évocation est le lundi 3 février 2003.**

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 22 maart 1995 tot instelling van federale ombudsmannen (Stuk 2-1427/1).

- **Het ontwerp werd ontvangen op 17 januari 2003; de uiterste datum voor evocatie is maandag 3 februari 2003.**

Wetsontwerp tot hervorming van de adoptie (Stuk 2-1428/1).

- **Het wetsontwerp werd ontvangen op 17 januari 2003; de uiterste datum voor evocatie is maandag 3 februari 2003.**

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid tot aanpassing van het statuut van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en tot uitbreiding van haar bevoegdheden (Stuk 2-1430/1).

- **Het ontwerp werd ontvangen op 17 januari 2003; de uiterste datum voor evocatie is maandag 3 februari 2003.**

Kennisgeving

Wetsontwerp houdende harmonisatie van de geldende wetsbepalingen met de wet van 10 juli 1996 tot afschaffing van de doodstraf en tot wijziging van de criminele straffen (Stuk 2-1329/1).

- **De Kamer heeft het ontwerp aangenomen op 16 januari 2003 zoals het haar door de Senaat werd overgezonden.**

Indiening van een wetsontwerp

De Regering heeft volgend wetsontwerp ingediend:

Wetsontwerp houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het opstellen, het uitvoeren en het opvolgen van een Nationaal Klimaatplan, alsook het rapporteren, in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering en het Protocol van Kyoto, afgesloten te Brussel op 14 november 2002 (Stuk 2-1432/1).

- **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.**

Arbitragehof – Arresten

Met toepassing van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis aan de voorzitter van de Senaat van:

- het arrest nr. 2/2003, uitgesproken op 14 januari 2003, inzake de prejudiciële vraag betreffende artikel 82 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Namen (rolnummer 2239);
- het arrest nr. 3/2003, uitgesproken op 14 januari 2003,

Projet de loi modifiant la loi du 22 mars 1995 instaurant des médiateurs fédéraux (Doc. 2-1427/1).

- **Le projet a été reçu le 17 janvier 2003 ; la date limite pour l'évocation est le lundi 3 février 2003.**

Projet de loi réformant l'adoption (Doc. 2-1428/1).

- **Le projet de loi a été reçu le 17 janvier 2003 ; la date limite pour l'évocation est le lundi 3 février 2003.**

Projet de loi modifiant la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel et la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale en vue d'aménager le statut et d'étendre les compétences de la Commission de la protection de la vie privée (Doc. 2-1430/1).

- **Le projet a été reçu le 17 janvier 2003 ; la date limite pour l'évocation est le lundi 3 février 2003.**

Notification

Projet de loi relatif à la mise en concordance des dispositions légales en vigueur avec la loi du 10 juillet 1996 portant abolition de la peine de mort et modifiant les peines criminelles (Doc. 2-1329/1).

- **La Chambre a adopté le projet le 16 janvier 2003 tel qu'il lui a été transmis par le Sénat.**

Dépôt d'un projet de loi

Le Gouvernement a déposé le projet de loi ci-après :

Projet de loi portant assentiment à l'Accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'établissement, l'exécution et le suivi d'un Plan National Climat, ainsi que l'établissement de rapports, dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques et du Protocole de Kyoto, conclu à Bruxelles le 14 novembre 2002 (Doc. 2-1432/1).

- **Le projet de loi a été envoyé à la commission des Affaires sociales.**

Cour d'arbitrage – Arrêts

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie au président du Sénat :

- l'arrêt n° 2/2003, rendu le 14 janvier 2003, en cause la question préjudicielle relative à l'article 82 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, posée par le Tribunal de première instance de Namur (numéro du rôle 2239) ;
- l'arrêt n° 3/2003, rendu le 14 janvier 2003, en cause les

- inzake de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 20, §§1 en 2, 27 en 43 van de wet van 25 mei 2000 tot instelling van de vrijwillige arbeidsregeling van de vierdagenweek en de regeling van de halftijdse vervroegde uitstap voor sommige militairen en tot wijziging van het statuut van de militairen met het oog op de instelling van de tijdelijke ambtsontheffing wegens loopbaanonderbreking, gesteld door de Raad van State (rolnummer 2398);
- het arrest nr. 5/2003, uitgesproken op 14 januari 2003, inzake de vordering tot schorsing van artikel 2 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 18 juli 2002 houdende wijziging van de Nieuwe Gemeentewet, ingesteld door S. de Lobkowicz en anderen (rolnummer 2521).

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

Arbitragehof – Beroepen

Met toepassing van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis aan de voorzitter van de Senaat van:

- de beroepen tot vernietiging van de artikelen 461, 473 en 490 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 20 december 2001 tot vaststelling van de regels die specifiek zijn voor het hoger kunstonderwijs georganiseerd in de hogere kunstscholen (organisatie, financiering, omkadering, statuut van het personeel, rechten en plichten van studenten), ingesteld door A. De Rijckere en anderen (rolnummers 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562 en 2563, samengevoegde zaken).

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

questions préjudicielles relatives aux articles 20, §§1 et 2, 27 et 43 de la loi du 25 mai 2000 instaurant le régime volontaire de travail de la semaine de quatre jours et le régime du départ anticipé à mi-temps pour certains militaires et modifiant le statut des militaires en vue d'instaurer le retrait temporaire d'emploi par interruption de carrière, posées par le Conseil d'État (numéro du rôle 2398) ;

- l'arrêt n° 5/2003, rendu le 14 janvier 2003, en cause la demande de suspension de l'article 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 modifiant la Nouvelle loi communale, introduite par S. de Lobkowicz et autres (numéro du rôle 2521).

– **Pris pour notification.**

Cour d'arbitrage – Recours

En application de l'article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie au président du Sénat :

- les recours en annulation des articles 461, 473 et 490 du décret de la Communauté française du 20 décembre 2001 fixant les règles spécifiques à l'Enseignement supérieur artistique organisé en Écoles supérieures des Arts (organisation, financement, encadrement, statut des personnels, droits et devoirs des étudiants), introduits par A. De Rijckere et autres (numéros du rôle 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562 et 2563, affaires jointes).

– **Pris pour notification.**