

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET
TRANSPORT, SERVICE PUBLIC FEDERAL
JUSTICE ET SERVICE PUBLIC FEDERAL
INTERIEUR

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

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'avis de l'Inspecteur général des Finances accrédité
auprès de la police fédérale, donné le 4 octobre 2022 et le
3 mai 2023;

Vu l'avis de l'Inspecteur général des Finances accrédité
auprès du SPF Mobilité et Transports, donné le 15
mai 2023;

Vu l'avis de l'Inspecteur général des Finances accrédité
auprès du SPF Justice, donné le 30 mai 2023;

Vu l'avis du Conseil des Bourgmestres, donné le 07
avril 2023;

Vu l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget, donné le
05 juin 2023;

Vu l'avis ... du Conseil d'Etat, donné le xx xxxxx 2023,
en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur
le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité, du
Ministre de la Justice et de la Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le Ministre de la Mobilité, le Ministre de la Justice
et la Ministre de l'Intérieur sont chargés de présenter en
notre nom à la Chambre des représentants le projet de
loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}. – DISPOSITION GENERALE

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER, FEDERALE
OVERHEIDSDIENST JUSTITIE EN
FEDERALE OVERHEIDSDIENST
BINNENLANDSE ZAKEN

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

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.

Gelet op het advies van de Inspecteur-generaal van
Financiën, geaccrediteerd bij de federale politie, gegeven op
4 oktober 2022 en op 3 mei 2023;

Gelet op het advies van de Inspecteur-generaal van
Financiën, geaccrediteerd bij de FOD Mobilité en
Vervoer, gegeven op 15 mei 2023;

Gelet op het advies van de Inspecteur-generaal van
Financiën, geaccrediteerd bij de FOD Justitie, gegeven op
30 mei 2023;

Gelet op het advies van de Raad van burgemeesters,
gegeven op 07 april 2023;

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris
voor Begroting, d.d. 05 juni 2023;

Gelet op advies ... van de Raad van State, gegeven op
xx xxxxxxxx 2023, met toepassing van artikel 84, §1, eerste
lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd
op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van
Mobilité, van de Minister van Justitie en van de
Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

De Minister van Mobilité, de Minister van
Justitie en de Minister van Binnenlandse Zaken, zijn
ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst
hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van
volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITEL I. – ALGEMENE BEPALING

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

TITRE II. – DISPOSITION MODIFICATIVE

Art. 2. Dans l'article 4 de la loi du 6 décembre 2005 relative à la répartition d'une partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière, modifié par la loi du 25 décembre 2016 et par la loi du 28 avril 2019, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, 1°, les mots « 5% » sont remplacés par les mots « 9% » ;

2° l'alinéa 1^{er}, 2° est remplacé par ce qui suit :

« en 2024, un montant de 850 000 euros et à partir de 2025, un montant de 650 000 euros, est octroyé au Service public fédéral Mobilité et Transports pour le suivi et l'amélioration de la politique criminelle en matière de sécurité routière et pour permettre l'accroissement des consultations de la Banque-Carrefour Véhicules (DIV) par les services de police. Ce montant est inscrit, tant en engagement qu'en liquidation, à la section 33 du budget général des dépenses; » ;

3° à l'alinéa 1^{er}, 3°, les mots « 13.000.000 euros » sont remplacés par les mots « 29.000.000 euros ».

Art. 3. Dans l'article 6 de la loi du 6 décembre 2005 relative à la répartition d'une partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière, modifié par la loi du 25 décembre 2016 et par la loi du 28 avril 2019, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 1^{er}, 1°, un alinéa rédigé comme suit est insérée entre le premier et le deuxième alinéa :

« Pour les zones de police nouvellement créées à la suite de la défusion d'une ou plusieurs communes qui ont ensuite fusionné avec une autre zone de police, le montant est réparti proportionnellement sur base la norme KUL de la nouvelle zone de police formée et la somme des normes KUL des nouvelles zones de police concernées. » ;

b) un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 3 et 4 :

« Pour les zones de police nouvellement créées à la suite de la défusion d'une ou plusieurs communes qui ont ensuite fusionné avec une autre zone de police, le montant est réparti sur base de la proportion entre la norme KUL de la nouvelle zone de police formée et la somme des normes KUL des nouvelles zones de police concernées. ».

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

TITEL II. – WIJZIGINGSBEPALING

Art. 2. In artikel 4 van de wet van 6 december 2005 betreffende de verdeling van een deel van de federale ontvangsten inzake verkeersveiligheid, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016 en bij de wet van 28 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, 1°, worden de woorden “5%” vervangen door de woorden “9%”;

2° het eerste lid, 2° wordt vervangen als volgt:

“In 2024 wordt een bedrag van 850 000 euro en vanaf 2025 een bedrag van 650 000 euro toegekend aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voor de opvolging en verbetering van het strafrechtelijk beleid inzake verkeersveiligheid en om de verhoging van de raadplegingen van de Kruispuntbank Voertuigen (DIV) door de politie mogelijk te maken. Dit bedrag wordt zowel op het niveau van de vastleggingen als op het niveau van de vereffeningen ingeschreven onder de begrotingssectie 33 van de algemene uitgavenbegroting;”;

3° in het eerste lid, 3°, worden de woorden “13 000 000 euro” vervangen door de woorden “29 000 000 euro”.

Art. 3. In artikel 6 van de wet van 6 december 2005 betreffende de verdeling van een deel van de federale ontvangsten inzake verkeersveiligheid, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016 en bij de wet van 28 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het eerste lid, 1°, wordt de volgende lid ingevoegd tussen de eerste en de tweede lid:

“Voor de nieuwe politiezones, opgericht ten gevolge van de defusie van één of meer gemeenten die nadien met een andere politiezone worden gefuseerd, wordt het bedrag proportioneel verdeeld op basis van de KUL-norm van de nieuwgevormde politiezone en de som van de KUL-normen van de betrokken nieuwe politiezones.” ;

b) een lid wordt tussen het derde en het vierde lid ingevoegd, luidende:

“Voor de nieuwe politiezones, opgericht ten gevolge van de defusie van één of meer gemeenten die nadien met een andere politiezone worden gefuseerd, wordt het bedrag proportioneel verdeeld op basis van de KUL-norm van de nieuwgevormde politiezone en de som van de KUL-normen van de betrokken nieuwe politiezones.”.

TITRE III. – DISPOSITION FINALE

Art. 4. L'article 2, 1°, 2° et 3° produit ses effets à partir du 1er janvier 2024.

Donné à Bruxelles, le...

Par le Roi :

TITEL III. – SLOTBEPALING

Art. 4. Artikel 2, 1°, 2° en 3° heeft uitwerking vanaf 1 januari 2024.

Gegeven te Brussel,...

Van Koningswege :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité,

De Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Justice,

De Vice-eersteminister en Minister van Justitie,

Paul VAN TIGCHELT

La Ministre de l'Intérieur,

De Minister van Binnenlandse Zaken,



Annelies VERLINDEN

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORT, SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE ET SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

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

EXPOSE DES MOTIFS

EXPOSE GENERAL

En 2002, le gouvernement fédéral a fixé un objectif de réduction de 50 % des accidents de la route à l'horizon 2020 par rapport à l'année 2010. En outre, nous travaillons avec tous les États membres de l'UE pour atteindre la « Vision zéro », c'est-à-dire zéro décès sur les routes d'ici 2050, un objectif qui fait l'objet d'un suivi annuel lors des États généraux de la sécurité routière. À cette fin, le gouvernement fédéral a élaboré une politique visant à donner aux usagers de la route le sentiment de mieux maîtriser la situation. L'instrument utilisé spécifiquement pour cette politique depuis 2004 est le Fonds de sécurité routière. Depuis 2005, le nombre de bénéficiaires (initialement les 196 zones de police locale) a été étendu à la police fédérale et aux autres services fédéraux qui contribuent à la mise en œuvre de la politique, comme le SPF Affaires intérieures, le SPF Mobilité et Transports et le SPF Justice.

Dans ce contexte, le plan de sécurité routière élaboré par le gouvernement pour la période 2021-2025 vise, entre autres, une augmentation du risque d'être verbalisé, ce qui entraînera, inéluctablement, une augmentation de la charge de travail de la police, un besoin plus important en termes de personnel et de techniciens chargés du traitement automatisé des infractions routières, ainsi qu'un besoin de création de nouveaux outils technologiques portant renforcement et optimisation de l'automatisation. L'accroissement de la capacité de traitement de la police intégrée des infractions routières et des amendes pénales est donc nécessaire. Il doit surtout être matérialisé par une extension de l'utilisation du système des caméras ANPR, le renforcement des centres de traitement régionaux visant l'automatisation des processus de travail, ainsi que par l'identification automatique des récidivistes.

À l'origine, la part de la Justice n'était prévue que pour financer la mise en œuvre des mesures ou sanctions alternatives liées à l'amélioration de la sécurité routière. Fin 2016, le législateur a décidé qu'il pourrait également servir à financer la partie du processus de traitement gérée à la Justice uniquement dans le but d'une perception optimale des amendes de circulation. À l'époque, le rôle de la Justice était encore limité à la collecte immédiate.

Avec les adaptations de la loi en 2016, étant donné le rôle limité de la Justice dans la collecte des amendes routières, il y avait peu de

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER, FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

In 2002 heeft de federale regering zich tot doel gesteld het aantal verkeersslachtoffers met 50 % te verminderen tegen 2020 in vergelijking met het jaar 2010. Bijkomend werken we met alle EU-lidstaten toe naar 'Vision Zero', 0 verkeersdoden tegen 2050, een doel dat jaarlijks wordt opgevolgd op de Staten-generaal voor de verkeersveiligheid. De federale regering heeft daartoe een beleid uitgewerkt dat erop gericht is de weggebruikers meer het gevoel te geven dat ze worden gecontroleerd. Het instrument dat sinds 2004 specifiek voor dat beleid wordt gebruikt, is het Fonds voor de Verkeersveiligheid. Sinds 2005 is het aantal gerechtigden (aanvankelijk de 196 lokale politiezones) uitgebreid tot de federale politie en tot andere federale diensten die het beleid mee helpen uitvoeren, zoals de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Justitie.

Binnen dit gegeven beoogt het verkeersveiligheidsplan dat de regering voor de periode 2021-2025 heeft opgesteld, onder meer een toename van het risico om een bekeuring te krijgen, wat onvermijdelijk zal leiden tot een toename van de werklust van de politie, een grotere behoefte inzake personeel en technici die belast zijn met de geautomatiseerde verwerking van verkeersovertredingen alsook de noodzaak om nieuwe technologische instrumenten te creëren om de automatisering te verbeteren en te optimaliseren. Daarom moet de verwerkingscapaciteit van de geïntegreerde politie voor verkeersovertredingen en strafrechtelijke boetes worden vergroot. Dit moet hoofdzakelijk worden verwezenlijkt door het gebruik van het ANPR-camerasysteem uit te breiden, de regionale verwerkingscentra te versterken met het oog op de automatisering van de werkprocessen en de automatische identificatie van veelplegers.

Oorspronkelijk was het aandeel van Justitie enkel voorzien ter financiering van de uitvoering van de alternatieve maatregelen of straffen die betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid. Eind 2016 besloot de wetgever dat het ook mocht dienen ter financiering van het bij Justitie beheerde deel van het afhandelingsproces, doch enkel met het oog op een optimale inning van de verkeersboetes. Op dat ogenblik was de rol van Justitie nog beperkt in de onmiddellijke inningen.

Met de wijzigingen van de wet in 2016 was er gezien de beperkte rol van Justitie in de inning van de verkeersboetes weinig

raisons d'augmenter les 5% pour la Justice. Depuis 2018 et le lancement complet du programme transfrontalier, le rôle de la Justice a augmenté de manière exponentielle. Depuis lors, les perceptions immédiates, procès-verbaux et amendes étrangères ne sont plus imprimés et envoyés par la police. La gestion quotidienne du centre d'appels, du back-office, de la plateforme de numérisation et de la plateforme des amendes sont entièrement sous la direction de la Justice. Cette dernière investit également dans l'outil de constatation utilisé par les Centres Régionaux de Traitement. De nombreuses infractions au code de la route sont déjà ou seront bientôt gérées de manière centralisée à partir des systèmes de la Justice. Une grande partie des revenus supplémentaires de l'entité 1 provient de ces diverses initiatives.

Depuis la loi-programme du 21 juin 2021, les coûts de fonctionnement de la plateforme des amendes étaient prévus dans la redevance administrative. Cependant, le gouvernement actuel a stipulé que les coûts d'investissement ne pouvaient pas être inclus dans cette redevance.

Des investissements supplémentaires dans la plateforme des amendes et des moyens en personnel (cf. Crossborder et le parquet de la sécurité routière) sont cependant nécessaires. Le financement de la partie du processus de traitement devrait provenir de la partie du fonds de sécurité routière dévolue à la Justice.

Comme indiqué ci-dessus, depuis 2018, la part pour laquelle la Justice est compétente est en augmentation et ne correspond définitivement plus au rôle prévu par le législateur.

La Justice doit pouvoir continuer à investir pour améliorer la sécurité routière.

La Justice a repris de nombreuses tâches de la police et des finances depuis 2016 :

- le suivi des amendes est désormais assuré principalement par la Justice ;
- l'impression des perceptions immédiates, des procès-verbaux et des amendes étrangères ;
- le suivi financier de tous les paiements ;
- la mise à disposition de la police des terminaux de paiement préprogrammés ;
- la comptabilité complète des recettes des amendes de circulation ;
- le centre d'appels et le back-office de la justice fournissent des réponses aux citoyens au nom de la police, de la Justice et des Finances.

La justice assume et devrait assumer un rôle encore plus important dans la constatation des infractions au code de la route en numérisant les constatations dans les centres de traitement et en apportant un soutien technique et financier au système de gestion du bouclier de caméras ANPR Management System (AMS) dans le cadre des infractions de roulage.

Pour atteindre les objectifs gouvernementaux, la Justice a également décidé d'investir beaucoup plus dans les collecteurs et les tests de salive pour détecter les drogues dans la circulation au cours des dernières années. Ces nouvelles applications sont coûteuses et sont actuellement largement financées par la Justice.

reden om de 5% voor justitie op te trekken. Sinds 2018 en met de volledige opstart van het Crossborder programma is de rol van Justitie exponentieel toegenomen. Zo worden sindsdien de onmiddellijke inningen, processen-verbaal en buitenlandse boetes niet meer afgedrukt en uitgestuurd door de politie. Het dagelijks beheer van het call center, de backoffice, de scanning en het boeteplatform staan volledig onder het beheer van Justitie. Ook investeert Justitie in de vaststellingstool die door de Gewestelijke Verwerkingscentra (GVC) wordt gebruikt. Veel overtredingen op de wegcode worden vandaag al of in de nabije toekomst centraal vanuit de systemen van Justitie beheerd. Heel wat van de bijkomende inkomsten voor entiteit 1 komen van deze verschillende initiatieven.

Sinds de programmawet van 21 juni 2021 werden de werkingskosten van het boeteplatform voorzien in de administratieve toeslag. Alleen heeft de huidige regering toen bepaald dat investeringskosten niet mochten worden opgenomen in deze toeslag.

Het verder investeren in het boeteplatform en de personeelsmiddelen (cf. Crossborder en het parket voor de verkeersveiligheid) is nochtans noodzakelijk. De financiering van het beheerde deel van het afhandelingsproces dient te komen uit het justitieel deel van het verkeersveiligheidsfonds.

Zoals hierboven aangegeven, is de bevoegdheid van Justitie sinds 2018 steeds groter geworden en komt dit absoluut niet meer overeen met de door de wetgever voorziene rol.

Justitie moet kunnen blijven investeren om de verkeersveiligheid te blijven verbeteren.

Justitie heeft sinds 2016 heel wat taken van Politie en Financiën overgenomen:

- de opvolging van de boetes wordt nu hoofdzakelijk gedaan door Justitie;
- het afdrukken van de onmiddellijke inningen, de processen-verbaal en de buitenlandse boetes;
- de financiële opvolging van alle betalingen;
- het ter beschikking stellen aan de Politie van voorgeprogrammeerde betaalterminals;
- de boekhouding van de inkomsten van de verkeersboetes op zich;
- het Call center & backoffice van Justitie geeft antwoorden aan de burgers in naam van politie, Justitie en Financiën.

Justitie vervult en dient een nog veel belangrijkere rol in de vaststelling van verkeersinbreuken op te nemen door het digitaliseren van de vaststellingen bij de verwerkingscentra en de technische en financiële ondersteuning van het ANPR Management System (AMS) cameraschild in het kader van verkeersovertredingen.

Om de regeringsdoelstellingen te kunnen behalen heeft Justitie ook beslist om over de laatste jaren heel wat meer te investeren in speekselcollectoren en -testen om drugs in het verkeer op te sporen. Deze nieuwe toepassingen zijn duur en worden momenteel grotendeels door Justitie gefinancierd.

Un parquet pour la sécurité routière a été créé et du personnel supplémentaire a dû être recruté dans les cours et tribunaux.

La Justice joue également un rôle beaucoup plus important dans l'identification, le traitement et le paiement des infractions routières :

- le contrôle de la validité du permis de conduire, de l'obligation d'assurance et de l'obligation d'inspection lorsque les documents sont envoyés ;
- un meilleur suivi des amendes de circulation impayées et ce, en collaboration avec d'autres départements compétents ;
- un meilleur recouvrement des amendes pénales de circulation ;

La Justice doit également investir davantage dans un traitement approprié :

- Augmentation de la demande de peines et mesures alternatives ;
- Suivi de la récidive ;
- La justice a fourni un système très humain de plans de remboursement, mais elle constate déjà des besoins supplémentaires ;
- Fourniture d'alternatives à la perception immédiate avec le système de suivi complexe qui l'accompagne ;
- Un meilleur suivi des procès en réparation.

La redevance administrative n'est liée qu'aux coûts de fonctionnement - les investissements ou le personnel n'y sont pas inclus.

La Justice doit être en mesure d'investir pour suivre technologiquement les changements de la police et des finances et continuer à traiter les volumes.

L'organisation (Crossborder et le parquet de la sécurité routière) doit être élargie pour assurer la continuité afin de réduire davantage le nombre de décès sur les routes.

Lorsque la loi originale a été rédigée, la Justice avait un rôle beaucoup moins important et il était peut-être logique que seuls 5% soient prévus. Entre-temps, nous constatons que la Justice s'est vue attribuer un rôle central dans l'amélioration de la sécurité routière et dans le renforcement du sentiment d'être contrôlé. Il est donc logique de revoir le « retour sur investissement » de ce département afin qu'il puisse continuer à investir dans l'amélioration de la sécurité routière.

Par ailleurs, le montant attribué au SPF Mobilité et Transport doit également être augmenté. L'augmentation du nombre des procès-verbaux en matière de roulage a pour conséquence une augmentation de la consultation de la Banque-Carrefour Véhicules (DIV). Cette augmentation a d'ailleurs déjà commencé avec la multiplication des caméras et la suppression progressive des marges de tolérance opérationnelles pour les contrôles vitesse (effectif sur les autoroutes et en cours de déploiement en 2023 pour les autres routes). Le SPF Mobilité et Transport a d'ailleurs déjà constaté une augmentation des consultations de la DIV de 50% entre 2020 et 2021.

Er werd een parket voor de verkeersveiligheid gecreëerd en bijkomende personeelsleden bij de hoven en rechtbanken dienden te worden aangeworven.

Justitie vervult tevens een veel belangrijkere rol in de vaststelling, verwerking en betaling van verkeersinbreuken:

- De controle op de validiteit van het rijbewijs en de verzekeringsplicht en keuringsplicht bij het versturen van documenten;
- een betere opvolging van de resterende niet-betaalde verkeersboetes en dit samen met de andere bevoegde diensten;
- een betere inning van de strafrechtelijke verkeersboetes;

Justitie dient bijkomend te investeren in een gepaste afhandeling:

- Steeds groter wordende vraag voor alternatieve straffen en maatregelen;
- Opvolging van recidive;
- Justitie voorzorg een zeer menselijk systeem van afbetalingsplannen maar ziet nu al een bijkomende nood;
- Voorzien van alternatieven voor de onmiddellijke inning met het daarbij horend opvolgingssysteem;
- Betere opvolging van herstelproeven.

De administratieve toeslag is enkel gelinkt aan de werkingskosten – investeringen of personeel waren daarin niet toegelaten.

Justitie moet kunnen investeren om technologisch de veranderingen van Politie en Financiën te kunnen volgen en volumes te kunnen blijven verwerken.

De organisatie (Crossborder en het parket voor de verkeersveiligheid) moet uitgebreid worden om continuïteit te verzekeren en zo het aantal verkeersdoden verder terug te drijven.

Bij de opmaak van de oorspronkelijke wet had Justitie een veel minder prominente rol en was het misschien logisch dat er maar 5% werd voorzien. Intussen zien we dat Justitie een centrale rol heeft gekregen in het verhogen van de verkeersveiligheid en in het verhogen van het gevoel dat men altijd gecontroleerd kan worden. Het is bijgevolg logisch dat de “return on investment” van dit departement wordt herzien, zodat het kan blijven investeren in een grotere verkeersveiligheid.

Bovendien moet het bedrag voor de FOD Mobiliteit en Vervoer ook worden verhoogd. De toename van het aantal snelheidsovertredingen leidt tot een toename van de raadplegingen van de Kruispuntbank Voertuigen (DIV). Deze toename is al begonnen met de toename van het aantal camera's en de geleidelijke afschaffing van de operationele tolerantie marges voor snelheidscontroles (van kracht op snelwegen en ingevoerd in 2023 op andere wegen). De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft al vastgesteld dat het aantal raadplegingen van de DIV tussen 2020 en 2021 met 50% is toegenomen.

Un des facteurs de blocage concerne la réactivité et la stabilité de la DIV lorsqu'elle est interrogée par les services de police et les Centres Régionaux de Traitement (CRT).

Le fait est que le SPF Mobilité ne peut pas répondre à une telle augmentation de la demande. La capacité des serveurs actuels ne le permet pas et le SPF Mobilité devra même limiter l'accès pour éviter des pannes qui mettent en danger d'autres applications.

Il est donc nécessaire que le SPF Mobilité investisse pour doubler son environnement de production, seule manière de répondre à un accroissement des consultations par les services de police. Le coût en est estimé à un investissement de départ de 200 000 euros et 350 000 euros de coûts annuels (dès 2023).

Etant donné le type de finalité concernée et aussi le fait que le SPF Mobilité n'a pas de tels montants disponibles, la seule option est un financement via les recettes fédérales en matière de sécurité routière. Il est déjà prévu que le SPF Mobilité perçoive 300 000 euros par an pour le suivi de la politique criminelle en matière de sécurité routière.

Ce montant est inscrit, tant en engagement qu'en liquidation, à la section 33 du budget général des dépenses.

Afin de rencontrer les objectifs du plan d'action 2021-2025, il est également nécessaire que la police intégrée investisse. Pour ce faire, le montant annuel de 13.000.000 euros octroyé à la police intégrée pour financer les projets et les dépenses structurelles en matière d'investissement, de fonctionnement et de personnel qui permettent la constatation des infractions de circulation, est porté à 29.000.000 euros. Cette augmentation devrait, en principe, être couverte par l'augmentation des recettes grâce au nombre plus important de perception des amendes pénales due à l'augmentation du risque d'être verbalisé.

Le montant est inscrit à la section 17 du budget général des dépenses tant en engagement qu'en liquidation. Il sera destiné à l'exécution des objectifs en matière de sécurité routière.

Les montants visés sont liés à l'indice des prix à la consommation annuel moyen atteint le 31 décembre 2016 et sont adaptés annuellement au 1^{er} janvier à l'indice des prix à la consommation annuel moyen de l'année précédente.

Par ailleurs, depuis 2019, les Régions incitent les communes à fusionner. Certaines fusions auront pour effet que certaines communes se retrouveront imbriquées dans deux zones de police. Dès lors, les parties de nouvelles communes concernées devront quitter une des deux zones de police (défusion) pour intégrer l'autre zone (fusion).

Certaines fusions seront effectives dès le 1^{er} janvier 2025.

Cette situation a un impact sur la répartition de la partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière dévolue aux zones de police locale.

Een van de blokkerende factoren betreft het reactievermogen en de stabiliteit van de DIV bij ondervraging door de politiediensten en de Gewestelijke Verwerkingscentra (GVC).

Feit is dat de FOD Mobiliteit niet kan voldoen aan een dergelijke toename van de vraag. De capaciteit van de huidige servers laat het niet toe en de FOD Mobiliteit zal zelfs de toegang moeten beperken om crashes te vermijden die andere toepassingen in gevaar brengen.

Het is dus noodzakelijk dat de FOD Mobiliteit in het verdubbelen van zijn productieomgeving investeert, wat de enige manier is om aan de toegenomen raadplegingen van de politiediensten te voldoen. De kosten hiervan worden geraamd op een initiële investering van 200.000 euro en 350.000 euro aan jaarlijkse kosten (vanaf 2023).

Gezien de aard van de finaliteit en het feit dat de FOD Mobiliteit niet over dergelijke bedragen beschikt, is de enige optie een financiering via federale ontvangsten inzake verkeersveiligheid. Er is reeds voorzien dat de FOD Mobiliteit 300.000 euro per jaar ontvangt voor de opvolging en verbetering van het strafrechtelijk beleid inzake verkeersveiligheid.

Dit bedrag wordt zowel op het niveau van de vastleggingen als op het niveau van de vereffeningen ingeschreven onder de begrotingssectie 33 van de algemene uitgavenbegroting.

Om de doelstellingen van het actieplan 2021-2025 te halen, moet de geïntegreerde politie ook investeren. Daartoe wordt het jaarlijkse bedrag van 13.000.000 euro dat aan de geïntegreerde politie wordt toegekend voor de financiering van projecten en structurele uitgaven op het gebied van investeringen, werking en personeel die de vaststelling van verkeersovertredingen mogelijk maken, opgetrokken tot 29.000.000 euro. Deze stijging zou in principe moeten worden gedekt door de toename van de ontvangsten als gevolg van het grotere aantal geïnde strafrechtelijke boetes als gevolg van het verhoogd risico om beboet te worden.

Het bedrag is ingeschreven in sectie 17 van de algemene uitgavenbegroting, zowel voor de vastleggingen als voor de vereffeningen. Het zal worden bestemd voor de uitvoering van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

De bedragen zijn gekoppeld aan de gemiddelde jaarlijkse consumentenprijsindex bereikt op 31 december 2016 en worden jaarlijks op 1 januari aangepast aan de gemiddelde jaarlijkse consumentenprijsindex van het voorgaande jaar.

Bovendien, moedigen de Gewesten de gemeenten sinds 2019 aan om te fuseren. Sommige fusies zullen tot gevolg hebben dat bepaalde gemeenten verstrengeld raken in twee politiezones. Bijgevolg zullen de betrokken delen van de nieuwe gemeenten één van de twee politiezones moeten verlaten (defusie) om zich bij de andere zone te integreren (fusie).

Sommige fusies zullen reeds op 1 januari 2025 ingaan.

Deze situatie heeft een impact op de verdeling van het deel van de federale ontvangsten inzake verkeersveiligheid dat wordt toegekend aan de lokale politiezones.

Ces dernières sont réparties en deux tranches :

1. une première tranche qui correspond aux montants, indexés annuellement sur la base de l'indice des prix à la consommation annuel moyen de l'année précédente, attribués à chaque zone de police qu'elles ont reçus en 2010 (montant 2010 indexé) ;
2. une deuxième tranche, également appelée le solde, après une répartition par Région sur la base de la localisation de la constatation des infractions à la loi relative à la police sur la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution, qui est répartie comme suit entre les zones de police locale :
 - la catégorisation des zones de police locale en cinq groupes en fonction du cadre policier organique ;
 - la diminution du nombre de victimes de la circulation sur les routes et/ou d'accidents de la circulation dans lesquels on dénombre des blessés ou des morts qui relèvent de la compétence de la zone de police locale sur base des années de référence 1998, 1999 et 2000 ;
 - le kilométrage de voiries pour lequel la zone de police locale est compétente.

Le montant 2010 avait été calculé sur base des mêmes critères, mais sans localisation préalable par Région.

En cas de défusion/fusion, deux problèmes se posent :

- les données relatives au nombre de blessés ou des morts pour les années 1998 à 2000 ne sont pas disponibles par commune ;
- le montant 2010 indexé n'est pas connu et n'est pas calculable par commune.

Le présent projet de loi vise à introduire un calcul de répartition spécifique pour les zones de police concernées sur base de la norme KUL.

En effet, bien que cette dernière soit considérée comme obsolète, elle reste une clé de répartition objective connue par commune et utilisée pour la répartition de la dotation fédérale de base. L'utilisation de cette norme permet donc une répartition objective et équitable entre les zones de police concernées.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I^{er}. – DISPOSITION GENERALE

Article 1^{er}

Cette disposition ne nécessite aucun commentaire.

TITRE II. – DISPOSITION MODIFICATIVE

Article 2

Cet article a pour objectif :

- 1° de porter la partie de la Justice à 9% ;

Deze worden in twee schijven verdeeld:

1. een eerste schijf die overeenkomt met de bedragen, jaarlijks geïndexeerd op basis van de gemiddelde jaarlijkse consumentenprijsindex van het voorgaande jaar, die aan elke politiezone worden toegewezen en die zij in 2010 hebben ontvangen;
2. de tweede schijf, ook het saldo genoemd, na een verdeling per Gewest op basis van de lokalisering van vaststelling van de overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten, die tussen de zones van de lokale politie als volgt wordt verdeeld:
 - de categorisering van de lokale politiezones in vijf groepen naargelang van het organiek politiekader;
 - de daling van het aantal verkeersslachtoffers en/of verkeersongevallen met gekwetsten of doden op de wegen die onder de bevoegdheid van de lokale politiezone staan op basis van de referentiejaar 1998, 1999 en 2000;
 - het aantal kilometers van de wegen waarvoor de lokale politiezone bevoegd is.

Het bedrag voor 2010 was berekend op basis van dezelfde criteria, maar zonder voorafgaande lokalisering per Gewest.

In het geval van een defusie/fusie zijn er twee problemen:

- de gegevens over het aantal gewonden en doden tussen 1998 en 2000 zijn niet per gemeente beschikbaar;
- het geïndexeerde bedrag 2010 is niet bekend en kan niet worden berekend per gemeente.

De doelstelling van dit wetsontwerp is een specifieke verdelingsberekening op basis van de KUL-norm in te voeren voor de betrokken politiezones.

Hoewel de KUL-norm als verouderd wordt beschouwd, blijft deze een objectieve verdeelsleutel die per gemeente gekend is en gebruikt wordt voor de verdeling van de federale basisdotatie. Het gebruik van deze norm maakt dus een objectieve en billijke verdeling tussen de betrokken politiezones mogelijk.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

TITEL I. – ALGEMENE BEPALING

Artikel 1

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

TITEL II. – WIJZIGINGSBEPALING

Artikel 2

Dit artikel heeft tot doel:

- 1° het deel van Justitie tot 9% op te trekken;

2° de porter le montant du SPF Mobilité et Transport à 850 000 euros en 2024 et à 650 000 euros à partir de 2025 ;

3° de porter le montant annuel des projets communs à 29.000.000 EUR.

Article 3

Cet article a pour objectif d'introduire une méthode de répartition proportionnelle sur base de la norme KUL pour les zones de police concernées par une défusion/fusion.

TITRE III. – DISPOSITION FINALE

Article 4

Cet article fixe l'entrée en vigueur des dispositions de la loi.

Donné à Bruxelles, le

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité,

2° het jaarlijks bedrag voor de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2024 tot 850 000 euro en vanaf 2025 tot 650 000 euro op te trekken ;

3° het jaarlijks bedrag voor de gezamenlijke projecten tot 29.000.000 op te trekken.

Artikel 3

Dit artikel heeft tot doel om een proportionele verdelingsmethode op basis van de KUL-norm in te voeren voor de door een defusie/fusie betrokkene politiezones.

TITEL III. – SLOTBEPALING

Artikel 4

Dit artikel bepaalt de inwerkingtreding van de bepalingen van de wet.

Gegeven te Brussel,

De Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Justice,

De Vice-Eerste Minister en Minister van Justitie,

Paul VAN TIGCHELT

La Ministre de l'Intérieur,

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Annelies VERLINDEN