
**Belgische Kamer
van volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1999 ^(*)

7 SEPTEMBER 1999

WETSVOORSTEL

**tot oprichting van een federaal
fonds voor duurzame mobiliteit**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Vele sleutels voor het mobiliteitsbeleid behoren tot de bevoegdheden van de gewesten, zoals de ruimtelijke ordening en huisvesting, het wegen- en waterwegenbeleid en het openbaar stads- en streekvervoer. Toch beschikt ook de federale overheid over heel wat instrumenten om de mobiliteit te beheersen, zoals het beleid inzake het spoorvervoer, de arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemer (met inbegrip van het woon-werkverkeer), de verkeerswetgeving, het verkeerstoezicht en het justitieel beleid inzake verkeer, en niet in het minst de fiscaliteit. Men moet het mobiliteitsprobleem inderdaad steeds beschouwen in al zijn aspecten: niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de gevolgen van het verkeer voor het leefmilieu behoren daartoe. Ook inzake deze aspecten hebben niet alleen de gewesten, maar ook de federale overheid een aanzienlijke verantwoordelijkheid.

(*) Eerste zitting van de 50^{ste} zittingsperiode

**Chambre des représentants
de Belgique**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1999 ^(*)

7 SEPTEMBRE 1999

PROPOSITION DE LOI

**créant un fonds fédéral
pour la mobilité durable**

(Déposée par M. Jos Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

De nombreuses clés de la politique de mobilité relèvent des compétences des régions. Il en est ainsi de l'aménagement du territoire et du logement, de la politique routière et des voies navigables ainsi que des transports publics urbains et régionaux. L'autorité fédérale dispose néanmoins, elle aussi, de nombreux instruments pour maîtriser la mobilité, notamment la politique des transports ferroviaires, les relations de travail entre les employeurs et les travailleurs (y compris les déplacements entre le domicile et le lieu de travail), les lois relatives à la circulation routière, le contrôle de la circulation et la politique judiciaire en matière de circulation ainsi que, et ce n'est pas le moins important d'entre eux, la fiscalité. Il faut en effet toujours considérer le problème de la mobilité sous tous ses aspects, c'est-à-dire l'accessibilité, mais également la sécurité routière, la viabilité et les répercussions de la circulation sur l'environnement. Les régions, mais aussi l'autorité fédérale détiennent d'importantes responsabilités dans ces domaines.

(*) Première session de la 50^{ème} législature

1. Fiscaliteit als gedragssturend instrument.

De fiscaliteit is een belangrijk instrument voor de federale overheid om de mobiliteit in goede banen te leiden. In het milieubeleid wordt het principe «de vervuiler betaalt» al verscheidene jaren toegepast, waarbij het de bedoeling is om milieu-onvriendelijk gedrag te ontraden: de burger kan een aantal taksen of heffingen ontlopen als hij er een milieuvriendelijke levensstijl op nahoudt. De opbrengst van de heffingen die toch betaald worden, wordt dan gebruikt om de schadelijke gevolgen van het milieu-onvriendelijke gedrag uit de weg te ruimen of te beperken. Deze beleidstechniek wordt reeds enkele jaren in het Vlaamse Gewest toegepast in de vorm van het zgn. «Minafonds».

Hetzelfde principe kan ook toegepast worden op het vervoer van personen en goederen, onder het motto «wie congestie, onveiligheid en onleefbaarheid schept, betaalt». Het komt er voor de overheid op aan om het gedrag van de burgers en ondernemingen in gunstige zin te beïnvloeden. Dat geldt voor het wegverkeer in het algemeen, waarop de overheid bijvoorbeeld kan reageren met accijnzen op brandstoffen en met rekeningrijden, maar er is nog veel meer. Sommige fiscale regelingen van de voorbije decennia hebben een aantal problemen inzake mobiliteit vergroot. Zo zijn bijvoorbeeld auto-onkosten voor het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar, is het gebruik van bedrijfswagens voor woon-werkverplaatsingen fiscaal aantrekkelijk, bestaat de Maribel-bis voor het internationaal goederenvervoer over de weg en wordt het carpoolen fiscaal ontmoedigd.

Aan de andere kant moeten dringend een aantal positieve stimulansen gegeven worden, bijvoorbeeld inzake bedrijfsvervoerplannen in het algemeen en carpooling in het bijzonder. Het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, de aankoop door burgers en ondernemingen van emissie-arme motorvoertuigen en bijkomende acties en onderzoek van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid moeten aangemoedigd worden. Enkele noodzakelijke spoorweginvesteringen moeten bespoedigd worden, de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor moeten bevorderd worden, enzovoort. Voor zulke initiatieven is er echter geen budgettaire ruimte.

Wij zijn ons ervan bewust dat de fiscaliteit op de eerste plaats dient om inkomsten te verschaffen aan de Staat en niet zozeer om het gedrag van de burgers te sturen. Men kan er echter niet om heen dat de fiscaliteit, ook in de huidige stand van zaken, de facto het gedrag van burgers beïnvloedt, maar dan wel in de ongewenste zin voor de mobiliteit, en bijgevolg ook

1. La fiscalité en tant qu'instrument d'orientation du comportement

Avec la fiscalité, l'autorité fédérale dispose d'un instrument important pour donner une inflexion positive à la mobilité. Le principe du «pollueur payeur» est appliqué depuis plusieurs années en matière de politique de l'environnement, afin de dissuader tout comportement nuisible à l'environnement: le citoyen peut échapper à un certain nombre de taxes ou de prélèvements en adoptant un mode de vie respectueux de l'environnement. Le produit des prélèvements qui sont perçus malgré tout est affecté à la réparation à la réduction des effets néfastes du comportement non respectueux de l'environnement. Cette politique est mise en oeuvre depuis quelques années déjà en Région flamande dans le cadre d'un fonds appelé «Minafonds».

Le même principe pourrait être appliqué au transport de personnes et de marchandises et s'énoncerait alors comme suit: celui qui provoque les embouteillages, l'insécurité et l'invivabilité paie». Il incombe à l'autorité d'orienter favorablement le comportement des citoyens et des entreprises. Si cela vaut pour la circulation routière, l'autorité pouvant, par exemple, lever des accises sur les carburants ou introduire la tarification à l'usage, cela ne s'arrête toutefois pas là. Certaines mesures fiscales prises au cours des dernières décennies ont en effet aggravé le problème de la mobilité. Ainsi, les frais de voiture liés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont déductibles fiscalement, l'utilisation de véhicules utilitaires pour effectuer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail est avantageuse sur le plan fiscal, le transport international routier de marchandises bénéficie d'un Maribel-bis et la fiscalité décourage le covoiturage.

D'un autre côté, il importe de prévoir d'urgence un certain nombre de stimulants, par exemple en ce qui concerne les plans de transport d'entreprise en général et le covoiturage en particulier. Il convient d'encourager la politique communale en matière de sécurité routière, l'achat par les citoyens et les entreprises de véhicules peu polluants et les recherches effectuées par l'Institut belge pour la sécurité routière. Il importe d'accélérer certains investissements indispensables dans le domaine ferroviaire, de promouvoir la navigation fluviale et le transport de marchandises par rail, etc. Il n'existe cependant aucune marge budgétaire pour de telles initiatives.

Nous sommes conscients que la fiscalité sert en premier lieu à procurer des revenus à l'État, l'orientation du comportement des citoyens ne figurant qu'au rang des objectifs secondaires. Il est cependant incontestable que, même dans l'état actuel des choses, la fiscalité exerce de fait une influence sur le comportement des citoyens, mais dans le mauvais sens en ce

voor het sociaal-economische leven in ons land, voor de verkeersveiligheid, voor de leefbaarheid van steden en gemeenten en voor het leefmilieu. Het komt er bijgevolg op aan om de fiscaliteit inzake verkeer en vervoer zo te hervormen, dat zij tegelijkertijd de nodige inkomsten verschaft aan de gemeenschap (en de overheidsfinanciën in evenwicht blijven), en het verplaatsingsgedrag van burgers en ondernemingen in een gunstige (veilige, milieuvriendelijke en congestie voorkomende) zin oriënteert.

Ook andere financiële instrumenten zouden overigens een rol kunnen spelen in het verkeersbeleid, zoals de boetes voor verkeersovertredingen, een eventuele (al dan niet verzekerbare) heffing voor wie aansprakelijk wordt gesteld voor een ongeval en die daardoor een ernstige file veroorzaakt, een heffing op oudere (en meer vervuulende) voertuigen, een belasting op het gebruik van bedrijfswagens in het woon-werkverkeer, een hogere brandstofaccijns en een verdere beperking van de fiscale aftrekbaarheid van auto-onkosten in het woon-werkverkeer.

2. Het prijsmechanisme als instrument voor het federale en gewestelijke vervoerbeleid.

De gewesten hebben de mogelijkheid de prijsvorming van het vervoer te beïnvloeden door middel van bijvoorbeeld het rekeningrijden en parkeerretributies (dit laatste eventueel in samenwerking met de steden of in het kader van een autonoom stedelijk beleid). Daarnaast kan de federale overheid sommige vormen van mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het woon-werkverkeer, het gebruik van bedrijfswagens in het woon-werkverkeer, het goederenvervoer per spoor en met de binnenvaart en het fietsgebruik, beïnvloeden door middel van haar algemene bevoegdheid inzake directe en indirecte belastingen (brandstofaccijnzen, BTW, verkeersbelasting, aftrekbaarheid van auto-onkosten in het woon-werkverkeer, ...). Beide overheden hoeven bijgevolg niet noodzakelijk te conflicteren wanneer zij, binnen hun bevoegdheid, ingrijpen in het prijsmechanisme van het vervoer. Integendeel, een goede coördinatie tussen de overheden inzake het vervoerprijsbeleid is een absolute vereiste, teneinde het maatschappelijk draagvlak voor zulke maatregelen niet te verliezen. Als de federale overheid en de gewesten bijvoorbeeld een samenwerkingsakkoord zouden sluiten inzake het gewestelijk expresnet rond Brussel, moeten goede afspraken voorkomen dat verschillende mogelijke vormen van alternatieve finan-

qui concerne la mobilité, et partant la vie socio-économique du pays, la sécurité routière, la viabilité des villes et des communes et l'environnement. Il importe par conséquent de réformer la fiscalité en matière de trafic et de transports de manière, à la fois, à procurer les revenus nécessaires à la communauté (et à maintenir l'équilibre des finances publiques) et à orienter positivement (en privilégiant la sécurité, le respect de l'environnement et la prévention des congestions) le comportement des citoyens et des entreprises en matière de circulation.

Il devrait d'ailleurs être possible de mettre en oeuvre d'autres instruments financiers dans le cadre de la politique de la circulation, comme les amendes punissant les infractions au code de la route, une amende éventuelle (assurable ou non) pour les personnes reconnues responsables d'un accident ayant causé la formation d'un embouteillage, une taxe sur les véhicules âgés (et plus polluants), une taxe sur l'utilisation des véhicules utilitaires pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, une augmentation des accises sur le carburant et une limitation de la déductibilité fiscale des frais de voiture dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

2. Le mécanisme des prix en tant qu'instrument de la politique fédérale et régionale en matière de transport.

Les régions ont la possibilité d'influer sur le prix du transport, par exemple par le biais de la tarification à l'usage et des tarifs des parkings (en ce qui concerne ce dernier point, elles peuvent agir éventuellement en coopération avec les villes ou dans le cadre d'une politique urbaine autonome). D'autre part, le pouvoir fédéral peut influer sur certaines formes de mobilité, comme par exemple les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, l'utilisation de véhicules utilitaires dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le transport de marchandises par chemin de fer et voie navigable et l'utilisation de la bicyclette, en exerçant sa compétence générale en matière d'impôts directs et indirects (accises sur les carburants, TVA, taxe de circulation, déductibilité des frais de voiture pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ...). Les deux pouvoirs ne doivent donc pas nécessairement entrer en conflit lorsqu'ils agissent, dans le cadre de leurs compétences, sur le mécanisme des prix des transports. Au contraire, une bonne coordination entre les pouvoirs sur le plan de la politique des prix des transports est rigoureusement indispensable afin de ne pas compromettre l'efficacité sociale de telles mesures. Si le pouvoir fédéral et les régions con-

ciering (bijvoorbeeld accijnsverhoging, rekeningrijden, parkeerheffingen ...) niet met elkaar conflicteren.

Het is evident dat de federale overheid, met de mogelijkheden die het federaal mobiliteitsfonds haar biedt, binnen de perken van haar bevoegdheden moet blijven, niet alleen wat de inkomsten, maar ook de uitgaven betreft. Zo kunnen inkomsten uit parkeerretributies of uit rekeningrijden nooit in een federaal fonds terechtkomen, omdat het gaat om rechten van gebruik van infrastructuur, wat tot de bevoegdheid van de wegbeheerders behoort. Als de federale overheid bijvoorbeeld het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid wil steunen, kan zij dat onder meer doen door subsidies te verlenen voor alcoholcontroletoestellen, onbemande camera's en acties van verkeerspolitie-eenheden, zoals WODCA-acties. Omgekeerd is het aan de gewesten om, indien zij zulks wensen, bijvoorbeeld congestieheffingen in te voeren of in samenwerking met de gemeenten te werken aan de herinrichting van de wegeninfrastructuur en aan de verbetering van het openbaar stads- en streekvervoer.

3. Een federaal fonds voor duurzame mobiliteit.

Om de hierboven beschreven doelstellingen te verwezenlijken, stellen wij voor een federaal fonds voor duurzame mobiliteit op te richten. Zo'n fonds heeft de volgende voordelen:

1) het geeft de bevoegde minister een instrument om een daadwerkelijk federaal mobiliteitsbeleid te voeren;

2) het biedt de burger en de ondernemingen de garantie dat eventuele bijkomende inspanningen die van hun zouden gevraagd worden inzake het auto- en vrachtwagenbruik, uitsluitend ten goede komen van de mobiliteit. Slechts als de burger deze garantie krijgt, zal er een maatschappelijk draagvlak zijn voor fiscaal-ontradende en andere maatregelen die de vervoerwijze beïnvloeden;

3) de oprichting van het fonds garandeert ook dat de sanering van de overheidsfinanciën niet in gevaar wordt gebracht. Er mag immers niet meer uitgegeven worden dan de beschikbare middelen van het fonds. Een ontsparing, zoals destijds het geval was met het Wegenfonds, is aldus uitgesloten;

cluaient par exemple un accord de coopération concernant le réseau express régional autour de Bruxelles, des accords judicieux devraient permettre d'éviter que différentes formes possibles de financement alternatif (par exemple la majoration des accises, la tarification à l'usage, les tarifs des parkings, ...) aient des effets antagonistes.

Il est évident que l'autorité fédérale, avec les possibilités que lui offre le fonds fédéral de mobilité doit veiller à ne pas outrepasser les limites de ses compétences, non seulement en ce qui concerne les recettes, mais aussi les dépenses. Ainsi, les recettes des parkings ou de la tarification à l'usage ne peuvent jamais être affectés à un fonds fédéral, étant donné qu'il s'agit de droits d'utilisation de l'infrastructure, matière relevant de la compétence des gestionnaires de la voie publique. Si l'autorité fédérale souhaite par exemple soutenir la politique communale en matière de sécurité routière, elle peut le faire notamment en accordant des subsides pour l'appareillage de contrôle du taux d'alcoolémie, pour les caméras sans opérateur et les actions d'unités de police de la route, comme par exemple les actions WODKA (ce sigle recouvre en Flandre la lutte contre les accidents routiers du week-end par des contrôles adéquats). À l'inverse, c'est aux régions qu'il incombe, si elles le souhaitent, d'instaurer par exemple des taxes sur les embouteillages ou de coopérer avec les communes en vue du réaménagement de l'infrastructure routière et de l'amélioration des transports publics urbains et vicinaux.

3. Un fonds fédéral pour la mobilité durable.

En vue de réaliser les objectifs décrits ci-dessus, nous proposons de créer un fonds fédéral pour la mobilité durable. La création d'un tel fonds présente les avantages suivants:

1) elle procure au ministre compétent un instrument permettant de mener une politique fédérale effective de mobilité;

2) elle offre au citoyen et aux entreprises la garantie que le produit des efforts complémentaires qui leur sera éventuellement demandés en ce qui concerne l'utilisation de la voiture et des camions sera affecté exclusivement à la mobilité. Ce n'est que si le citoyen dispose de cette garantie que les mesures fiscales dissuasives et autres mesures visant à influencer le comportement en matière de transport bénéficieront d'une assiette sociale;

3) elle garantit également que l'assainissement des finances publique ne sera pas compromis. Les dépenses ne peuvent en effet excéder les moyens disponibles du fonds. Tout dérapage, à l'instar de ce qui s'est produit par le passé au Fonds des routes, est ainsi exclu;

4) met een fonds is het mogelijk om eventuele overschotten op het einde van het begrotingsjaar, te sparen voor acties in de volgende begrotingsjaren.

Wij zijn er ons van bewust dat de overheid aarzelend en zelfs weigerachtig staat ten overstaan van fondsen: de ervaringen uit het verleden met deze financieringstechniek zijn inderdaad niet altijd positief. Wij zijn het er mee eens dat het een uitzonderlijke techniek moet blijven. Toch aarzelen wij niet om te stellen dat deze techniek aangewezen is inzake de hele mobiliteitsproblematiek: wij mogen immers niet vergeten dat het verkeersinfarct een monsterachtige en zeer reële bedreiging is voor het sociaal-economische leven, voor de tewerkstelling en voor het leefmilieu in de ruimste zin van het woord, en dat alle hens aan dek moeten geroepen worden.

Voorts zou zo'n mobiliteitsfonds geen uitzondering zijn: de federale begroting telt verscheidene andere fondsen, zoals het fonds voor het evenwicht in de sociale zekerheid (bij het departement sociale zaken), het rampenfonds (bij het departement verkeer en infrastructuur), het fonds voor de vergoeding van slachtoffers van opzettelijke gewelddaden (bij het departement justitie), de fondsen voor de risico's van zware ongevallen en van nucleaire ongevallen (departement binnenlandse zaken), het fonds tot het gebruik van de verkoop van onroerende goederen in het buitenland (departement buitenlandse zaken), het Overlevingsfonds Derde Wereld (ontwikkelingssamenwerking), het fonds voor prestaties tegen betaling (departement defensie), de fondsen voor de technische veiligheid van kerninstallaties en voor de preventie van zware ongevallen (departement tewerkstelling en arbeid), het landbouwfonds en het fonds voor de gezondheid en de productie van de dieren (departement middenstand en landbouw). De redenen om een mobiliteitsfonds op te richten zijn veel zwaarderwichtiger dan die welke ten grondslag lagen aan de oprichting van sommige andere begrotingsfondsen.

Er is weliswaar een groot verschil: het mobiliteitsbeleid overschrijdt de grenzen van verschillende departementen, terwijl de organieke begrotingsfondsen altijd onder één minister ressorteren. Technisch is het niet mogelijk om een begrotingsfonds te doen ressorteren onder verschillende ministers. Begrotingstechnische problemen mogen echter een dringend en noodzakelijk mobiliteitsmanagement niet onmogelijk maken. Begrotingstechnieken zijn bijzonder belangrijk, maar men mag er ook geen fetisj van maken. Het mobiliteitsbeleid en de zorg voor gezonde en overzichtelijke overheidsfinanciën kunnen hand in hand gaan.

4) elle permet de conserver d'éventuels excédents à la fin d'une année budgétaire pour les affecter à d'autres actions au cours des années budgétaires suivantes.

Nous sommes conscients du fait que l'autorité est hésitante, voire rétive face à la création de fonds: les expériences du passé concernant cette technique de financement n'ont pas toujours été positives. Nous reconnaissons que le recours à cette technique doit demeurer exceptionnel. Mais nous n'hésitons pas à affirmer qu'il s'agit d'une technique appropriée pour s'attaquer à la problématique de la mobilité: on ne peut en effet perdre de vue que l'infarctus de la circulation menace très réellement et dans des proportions alarmantes la vie socio-économique, l'emploi et l'environnement dans le sens le plus large du terme et que tout le monde doit fournir un effort.

Un tel fonds pour la mobilité n'aurait du reste rien d'exceptionnel: le budget fédéral compte divers autres fonds, tels que le fonds pour l'équilibre de la sécurité sociale (inscrit au département des Affaires sociales), le fonds des calamités (au département des Communications et de l'Infrastructure), le fonds destiné à l'indemnisation des victimes d'actes intentionnels de violence (au département de la Justice), le fonds pour les risques d'accidents majeurs et d'accidents nucléaires (au département de l'Intérieur), le fonds destiné à l'utilisation du produit de la vente de biens immeubles sis à l'étranger (au département des Affaires étrangères), le Fonds de survie pour le tiers monde (à la Coopération au développement), le fonds pour prestations contre paiement (au département de la Défense nationale), le fonds pour la sécurité technique des installations nucléaires et le fonds pour la prévention des accidents majeurs (au département de l'Emploi et du Travail), le fonds agricole et le fonds de la santé et de la production des animaux (au département des Classes moyennes et de l'Agriculture). Les motifs justifiant la création d'un fonds pour la mobilité sont nettement plus importants que ceux qui ont inspiré la création de certains autres fonds budgétaires.

Il y a néanmoins une différence d'envergure: la politique de mobilité concerne différents départements, alors que les fonds budgétaires organiques ressortissent toujours à un seul ministre. D'un point de vue technique, il est impossible de faire relever un fonds budgétaire de plusieurs ministres. Les problèmes de technique budgétaire ne peuvent cependant entraver l'élaboration urgente et indispensable d'une politique de mobilité. Malgré leur extrême importance, les techniques budgétaires ne doivent pas être érigées en tabous. La politique de mobilité est parfaitement conciliable avec le souci de la santé et de la transparence des finances publiques.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Onder duurzame mobiliteit wordt verstaan: de vlotte bereikbaarheid van de bestemming, voor alle bevolkingscategorieën en voor alle doeleinden, gekoppeld aan een gebruik van de verschillende vervoerwijzen dat recht doet aan de eisen van de veiligheid en de kwaliteit van het leefmilieu in het algemeen en de leefbaarheid van de woonkernen in het bijzonder. Vanzelfsprekend gaat het hierbij enkel om aangelegenheden waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Voor het mobiliteitsvraagstuk zijn verscheidene ministers bevoegd: niet alleen de minister die het verkeer en het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft (desgevallend samen met een staatssecretaris die een deelaspect daarvan onder zijn bevoegdheid heeft), maar bijvoorbeeld ook de minister van Financiën (hervorming van de fiscaliteit), de minister van Binnenlandse Zaken (verkeerspolitie), de minister van Justitie (justitieel beleid inzake de naleving van de verkeersregels), de minister van Tewerkstelling en Arbeid (woon-werkverkeer in het algemeen), de minister van Ambtenarenzaken (het woon-werkverkeer van de federale ambtenaren), de minister die het leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft (emissie-arme wagens) zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken partij. Daarom brengen wij het mobiliteitsfonds onder het beheer van de minister die het verkeer en het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft en die voorzitter is van een ministerieel comité van functioneel bevoegde ministers, die collegiaal alle beslissingen nemen inzake de bevordering van de duurzame mobiliteit.

Art. 3

Door te bepalen dat de middelen van het fonds voor duurzame mobiliteit uitsluitend bestemd zijn voor de verbetering van de mobiliteit in de ruimste zin van het woord (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, milieukwaliteit) krijgt de burger de garantie dat de bijkomende inspanningen die van hem zouden gevraagd worden, niet voor andere doeleinden zullen dienen.

Het begrip «bijkomende acties» betekent dat het niet de bedoeling is om reeds bestaande uitgaven, maatregelen of geplande investeringsprojecten te financieren (bijvoorbeeld reeds bestaande controle-acties van de rijkswacht, zoals de oudejaarscampagne inzake alcohol, of geplande spoorinvesteringen). Het moet werkelijk om nieuwe beleidsbeslissingen gaan, zoals bijvoorbeeld wetenschappelijk onderzoek inzake verkeersveiligheid, ondersteuning van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, bijkomende con-

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

On entend par mobilité durable: l'accès aisé à la destination, pour toutes les catégories de la population et pour tous les buts, associé à une utilisation des différents modes de transport répondant aux exigences en matière de sécurité et de qualité de l'environnement en général et de viabilité des zones résidentielles en particulier. Il va de soi qu'il s'agit exclusivement ici de matières relevant de la compétence du pouvoir fédéral.

Différents ministres sont compétents en matière de mobilité: non seulement le ministre ayant les Communications et les Transports dans ses compétences (le cas échéant avec un secrétaire d'État ayant un aspect de ces matières dans ses attributions), mais par exemple aussi le ministre des Finances (réforme de la fiscalité), le ministre de l'Intérieur (police de la circulation), le ministre de la Justice (politique judiciaire concernant le respect des règles de la circulation routière), le ministre de l'Emploi et du Travail (déplacements entre le domicile et le lieu de travail en général), le ministre de la Fonction publique (les déplacements entre le domicile et le lieu de travail des fonctionnaires fédéraux), le ministre ayant l'Environnement dans ses compétences (véhicules peu polluants), sont tous concernés, que ce soit directement ou indirectement. C'est pourquoi nous plaçons le fonds de la mobilité sous la tutelle du ministre qui a les Communications et les Transports dans ses compétences et préside un comité ministériel de ministres fonctionnellement compétents, qui prennent collégialement toutes les décisions concernant la promotion de la mobilité durable.

Art. 3

En prévoyant que les moyens du fonds pour la mobilité durable seront destinés exclusivement à l'amélioration de la mobilité au sens le plus large (accessibilité, sécurité, viabilité, qualité de l'environnement), nous donnons la garantie au citoyen que le produit des efforts supplémentaires qui lui seraient demandés ne sera pas utilisé à d'autres fins.

La notion d'«actions supplémentaires» signifie qu'il est exclu de financer des dépenses ou mesures existantes, ou des projets d'investissement programmés (par exemple des actions existantes de contrôle de la gendarmerie, comme la campagne de contrôles du taux d'alcoolémie organisée en fin d'année, ou des investissements prévus dans le domaine ferroviaire). Il doit s'agir réellement de mesures politiques nouvelles, comme par exemple la recherche scientifique en matière de sécurité routière, le soutien de l'Insti-

trole-acties door politie-eenheden, subsidies voor onbemande camera's aan de gemeenten of emissie-arme voertuigen, verlaging van het BTW-tarief voor het goederenvervoer per spoor en met de binnenvaart, fiscale aanmoediging van bedrijfsvervoerplannen, accijnsverhogingen, belasting van het gebruik van bedrijfswagens in het woon-werkverkeer en bijkomende investeringen. Middelen uit het fonds mogen eveneens gebruikt worden om sommige geplande projecten sneller te realiseren, zoals bijvoorbeeld de tweede spooruitgang uit de Antwerpse haven, het gewestelijke expresnet rond Brussel of het voorstedelijk treinverkeer rond steden zoals Antwerpen.

De ontvangsten uit de boetes hebben betrekking op heel de regelgeving die betrekking heeft op het wegverkeer:

- de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer en alle uitvoeringsbesluiten ervan;

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

- de Europese richtlijnen die betrekking hebben op het wegverkeer en waarvan de overtreding kan leiden tot bestraffing van de bestuurder;

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

De federale overheid heeft in principe allerlei mogelijkheden om sommige vormen van minder gewenste mobiliteit (bijvoorbeeld onveilig gedrag dat leidt tot ongevallen en daardoor tot files, het gebruik van zeer oude voertuigen die het milieu zeer vervuilen, het gebruik van bedrijfswagens en het autosolisme in het woon-werkverkeer en het overdag gebruik van de auto in het algemeen) te ontraden. Alle opbrengsten uit de bestraffing van ongewenst gedrag moeten terechtkomen in het fonds voor duurzame mobiliteit.

De bepaling, dat het eventueel beschikbare saldo op het einde van het begrotingsjaar kan overgedragen worden naar het volgende jaar, geeft de burger een bijkomende garantie dat zijn inspanningen enkel zullen dienen om maatregelen inzake een duurzame mobiliteit te financieren.

tut belge pour la sécurité routière, des actions supplémentaires de contrôle par des unités de police, des subsides aux communes pour les caméras sans opérateur ou pour des véhicules peu polluants, l'abaissement du taux de TVA pour le transport de marchandises par chemin de fer et voie navigable, l'encouragement fiscal des plans de transport d'entreprise, la majoration des accises, la taxe sur l'utilisation de véhicules utilitaires pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et des investissements complémentaires. Les moyens du fonds peuvent également être utilisés pour réaliser plus rapidement certains projets prévus, comme par exemple le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, le réseau express régional autour de Bruxelles ou la desserte ferroviaire suburbaine de villes telles qu'Anvers.

Les recettes des amendes résultent de l'ensemble des dispositions législatives relatives à la circulation routière:

- les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et tous leurs arrêtés d'exécution;

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

- les directives européennes relatives à la circulation routière et dont la transgression peut conduire à des sanctions pour le conducteur;

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

Le pouvoir fédéral dispose en principe de diverses possibilités pour décourager certaines formes de mobilité jugées moins souhaitables (par exemple un comportement dangereux, provoquant des accidents et partant des embouteillages, l'utilisation de très vieux véhicules très polluants, l'utilisation de véhicules utilitaires et l'utilisation de l'automobile par une seule personne pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que, de manière générale, l'utilisation excessive de l'automobile). Le produit des sanctions infligées pour comportement indésirable doit être affecté intégralement au fonds pour la mobilité durable.

La disposition en vertu de laquelle le solde éventuellement disponible à la fin de l'année budgétaire peut être reporté à l'année suivante offre au citoyen une garantie supplémentaire que ses efforts serviront exclusivement à financer des mesures relatives à la mobilité durable.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Er wordt een federaal fonds voor duurzame mobiliteit opgericht, hierna het fonds genoemd.

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

Het fonds wordt beheerd door de minister die het verkeer en het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft. Over het gebruik van de beschikbare middelen uit het fonds wordt collegiaal beslist door de functioneel bevoegde ministers.

Art. 3

§1. Het fonds verzamelt de middelen, die uitsluitend zijn bestemd voor de uitvoering van bijkomende maatregelen en investeringsprojecten die de bereikbaarheid van bestemmingen en de verkeersveiligheid ten goede komen en de negatieve gevolgen van het verkeer voor het leefmilieu inperken.

§2. De begroting van het mobiliteitsfonds wordt gestijfd door :

1° de ontvangsten uit de boetes voor de overtredingen van de Europese richtlijnen, de wetten en de uitvoeringsbesluiten die betrekking hebben op het wegverkeer;

2° de ontvangsten uit, na de oprichting van het fonds ingevoerde, fiscale en andere maatregelen die tot doel hebben het gebruik van sommige vervoermiddelen te bevorderen en het onveilige of voor het leefmilieu schadelijke gebruik van voertuigen te ontvallen en te beperken.

§3. Het op 31 december van het lopende jaar beschikbare saldo van het mobiliteitsfonds wordt overgedragen naar het volgende begrotingsjaar.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* bekend gemaakt wordt.

7 juli 1999

JOS ANSOMS

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Il est créé un fonds fédéral pour la mobilité durable, dénommé ci-après le fonds.

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

Le fonds est géré par le ministre qui a les Communications et les Transports dans ses attributions. L'affectation des moyens disponibles du fonds fera l'objet de décisions collégiales prises par les ministres compétents en fonction de leurs attributions.

Art. 3

§ 1^{er}. Le fonds collecte les moyens qui seront affectés exclusivement à la mise en oeuvre de mesures et de projets d'investissements supplémentaires permettant d'améliorer l'accessibilité de destinations ainsi que la sécurité routière et de limiter les effets négatifs de la circulation sur l'environnement.

§ 2. Le budget du fonds pour la mobilité est alimenté par:

1° les recettes des amendes infligées du chef d'infractions aux directives européennes, aux lois et aux arrêtés d'exécution concernant la circulation routière;

2° les recettes des mesures fiscales et autres prises après la création du fonds, en vue de promouvoir l'utilisation de certains modes de transport et de décourager et de limiter l'utilisation de véhicules peu sûrs et polluants.

§ 3. Le solde budgétaire du fonds pour la mobilité disponible au 31 décembre de l'année en cours est reporté à l'année budgétaire suivante.

Art. 4

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

7 juillet 1999