

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1976-1977.

15 DECEMBER 1976

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955
betreffende het Wegenfonds.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VAN DE OPENBARE WERKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER VANKEIRSBILCK.

DAMES EN HEREN,

De commissie besprak dit door de Senaat overgezonden
wetsontwerp tijdens haar vergadering van 9 december 1976.

I. — Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken.

Het Wegenfonds, dat opgericht is bij de wet van 9 augustus 1955, is het voornaamste middel voor de vernieuwing van ons wegennet. De gewone wegen waren niet aan het verkeer aangepast en ons land was op het stuk van autobouw achterop geraakt.

Het Wegenfonds werd opgericht als een afzonderlijke Rijksdienst met rechtspersoonlijkheid; financieel is het volledig onafhankelijk, zodat het zijn actie ongehinderd kan verder zetten.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Bode.

A. — Leden : de heren Barbeaux, Bode, Hansenne, Kelchtermans, Pierret, Smets, Vankeirsbilck, Verroken. — de heren Breyne, Bob Cools, Gondry, Grégoire, Hubin, Mangelschots, Nyffels. — de heren Albert Claes, Paul De Clercq, Mundeeler, Spröckels. — de heren Maes, Persoons. — de heren De Beul, Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Mey, Schyns, Tanghe, Van Herreweghe. — de heren Adriaenssens, Mathot, Urbain, Van Daele. — de heren Daems, Hubaux. — de heer Helguers. — de heer Valkeniers.

Zie :

1023 (1976-1977) :

- Nr 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
- Nr 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1976-1977.

15 DÉCEMBRE 1976

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 9 août 1955
relative au Fonds des routes.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. VANKEIRSBILCK.

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission a examiné ce projet de loi transmis par le Sénat au cours de sa réunion du 9 décembre 1976.

I. — Exposé du Ministre des Travaux publics.

Créé par la loi du 9 août 1955, le Fonds des routes a été le principal instrument de la rénovation de notre réseau routier. Les routes ordinaires étaient inadaptées à la circulation et notre pays se trouvait à la traîne quant à la construction des autoroutes.

Le Fonds des routes érigé en administration distincte de l'Etat, jouissant de la personnalité civile, disposait de l'autonomie financière indispensable pour maintenir une progression continue dans l'action.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Bode.

A. — Membres : MM. Barbeaux, Bode, Hansenne, Kelchtermans, Pierret, Smets, Vankeirsbilck, Verroken. — MM. Breyne, Bob Cools, Gondry, Grégoire, Hubin, Mangelschots, Nyffels. — MM. Albert Claes, Paul De Clercq, Mundeeler, Spröckels. — MM. Maes, Persoons. — MM. De Beul, Somers.

B. — Suppléants : MM. De Mey, Schyns, Tanghe, Van Herreweghe. — MM. Adriaenssens, Mathot, Urbain, Van Daele. — MM. Daems, Hubaux. — M. Helguers. — M. Valkeniers.

Voir :

1023 (1976-1977) :

- No 1 : Projet transmis par le Sénat.
- No 2 : Amendements.

In twintig jaar tijds, met andere woorden tot eind 1975, heeft het Wegenfonds voor zowat 150 miljard F aan werken vastgelegd op een totaal van 250 miljard, die voor de modernisering van het gehele rijkswegennet zijn uitgetrokken. De overige 100 miljard F werden ten laste genomen door de zeven intercommunale verenigingen voor autowegen die werden opgericht met het oog op een decentralisatie en deelneming aan de autowegenbouw. Er dient evenwel onderstreept te worden dat het Wegenfonds als stichtend lid deelneemt aan alle intercommunale verenigingen waarvan het de voornaamste aandeelhouder is en dat het, behalve voor wat de intercommunale vereniging E 3 betreft, samen met de administratieve en technische diensten van het Ministerie van Openbare Werken het nodige personeel voor de uitvoering van hun opdracht te hunner beschikking stelt.

De aanleg en de modernisering van het wegennet hebben bijgedragen tot de bloei van de gewesten omdat zij daardoor de nodige infrastructuur voor hun ontwikkeling hebben gekregen.

Het ontwerp bepaalt dat de opdrachten van het Wegenfonds zullen worden aangepast ten einde het onderhoud van de wegen en, benevens de financiële dienst van zijn schuld, het toekennen van de retributies aan de Intercommunales voor autosnelwegen ook aan het Wegenfonds toe te vertrouwen.

Het ontwerp machtigt het Fonds er eveneens toe om het oprichten en uitbaten van de voor de gebruikers bestemde diensten, gelegen langs de autosnelwegen die door het Fonds gefinancierd en aangelegd worden, in concessie te geven.

Die toestand vergt bijgevolg een herstructurering van de financieringsmechanismen en het wetsontwerp stelt voor dat de ontvangsten meer voor de uitgaven zullen worden gebruikt.

Het kent aan het Wegenfonds een gedeelte toe van de opbrengst van de rechten, taksen en belastingen betreffende motorvoertuigen en het wegverkeer, zonder de opbrengst van de taksen en bijzondere rechten uit te sluiten die te zijnen voordele zouden worden geheven. Elk jaar zal de Rijksmiddelenbegroting het aldus toegekende gedeelte vastleggen. Dat gedeelte zal enerzijds afhangen van de lasten betreffende de uitgaven voor werken en subsidies, administratiekosten, financiële dienst van de leningen en aan de intercommunales uit te betalen dotaties en, anderzijds, van de andere middelen waarover het met zekerheid beschikt, met name de leningen, dotaties en Schatkistvoorschotten, de eigen inkomsten van het Fonds en de opbrengst van de retributies die voor de concessies van diensten ten behoeve van de weggebruikers langs de niet-afgestane autowegen verschuldigd zijn.

Aangezien het Wegenfonds opdracht heeft om de Rijkswegen te onderhouden, lijkt het ook logisch dat de door derden wegens schade aan de infrastructuur van de wegen verschuldigde vergoeding aan dat Fonds wordt toegekend.

Inzake de uitvoering van de aan het Fonds opgedragen taken zal het Bestuur der wegen altijd zijn initiatiefrecht met betrekking tot de uit te voeren werken blijven behouden. Het personeel van het Wegenfonds, dat 3 398 personen telt, zal zoals vroeger zijn medewerking verlenen aan de uitvoering van die werken in het georganiseerde geheel van de diverse rijksdiensten.

Hierbij zij opgemerkt dat die personeelsleden geen waarborgen hebben inzake de stabiliteit van hun betrekking en de mogelijkheden om carrière te maken, aangezien zij bij overeenkomst aangeworven waren of om diverse redenen naar het Wegenfonds waren overgeplaatst. Het lijkt dan ook noodzakelijk dat de wetgever zich met die zaak gaat bemoeien.

Uit een juridisch oogpunt is het Wegenfonds een instelling van openbaar nut van categorie A en het is als zodanig onderworpen aan de voorschriften van de wet van 16 maart

En 20 ans d'activités, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1975, le Fonds des routes a engagé pour quelque 150 milliards de F de travaux sur le total de 250 milliards consentis pour la modernisation de l'ensemble du réseau de l'Etat. La différence, soit 100 milliards de F, a été prise en charge par les sept intercommunales d'autoroutes créées dans un souci de décentralisation et de participation à l'œuvre entreprise. Toutefois, il y a lieu de souligner que le Fonds participe, comme membre-fondateur à toutes les associations intercommunales dont il est actionnaire principal et que, sauf en ce qui concerne l'intercommunale E 3, il met à leur disposition, concurremment avec les services administratifs et techniques du Ministère des Travaux publics, le personnel nécessaire pour l'accomplissement de leur mission.

Cette œuvre de création et de modernisation du réseau routier a contribué à l'essor des régions en les dotant d'une infrastructure indispensable à leur développement.

Le projet stipule que les missions du Fonds des routes seront adaptées en vue de lui confier également l'entretien des routes et, parallèlement au service financier de sa dette, l'octroi des rétributions aux Intercommunales d'autoroutes.

Le projet autorise également le Fonds des routes à concéder l'établissement et l'exploitation des services destinés aux usagers, en bordure des autoroutes qui sont financées et construites par le Fonds des routes.

Cette situation nécessite par conséquent une restructuration des mécanismes de financement et le projet de loi propose une accentuation de l'affectation des recettes aux dépenses.

Il attribue au Fonds une quote-part du produit des droits, taxes et impôts se rapportant au secteur des véhicules à moteur et à la circulation routière sans exclure le produit des taxes et droits spéciaux qui seraient établis à son profit. Chaque année, le budget des Voies et Moyens fixera la quote-part ainsi attribuée. Celle-ci sera fonction, d'une part, des charges qui comprennent les dépenses pour travaux et subventions, les frais d'administration, le service financier des emprunts et les dotations à acquitter aux intercommunales et d'autre part, des autres ressources qui lui sont assurées, à savoir les emprunts, les dotations et avances du Trésor, les revenus propres du Fonds ainsi que le produit des redevances dues pour les concessions de services aux usagers le long des autoroutes non concédées.

Alors que le Fonds des routes assume la charge de l'entretien des routes d'Etat, il est logique d'affecter en sa faveur la recette de la récupération des dommages causés par des tiers à cette infrastructure routière.

Au sujet de l'accomplissement des missions du Fonds, l'Administration des routes conservera toujours son droit d'initiative en ce qui concerne les travaux à réaliser. Le personnel du Fonds des routes qui comprend 3 398 personnes, collaborera comme par le passé à l'exécution de ces travaux au sein de l'ensemble organisé que constituent les divers services de l'Etat.

A cet égard, il convient de signaler que ces agents n'ont aucune garantie quant à la stabilité de l'emploi et aux possibilités de carrière, car ils furent engagés par contrat ou transférés pour divers motifs au Fonds des routes. Aussi, l'intervention du législateur apparaît nécessaire en la matière.

Il y a lieu de préciser la nature juridique du Fonds des routes qui est un organisme d'intérêt public de la catégorie A et qui, comme tel, est soumis aux prescriptions de la loi du

1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Het statuut van dat personeel werd geregeld bij het koninklijk besluit van 8 januari 1973 tot vaststelling van het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut.

Het is gebleken dat de aan de Minister toegekende delegatiemogelijkheden nog te beperkt bleven. De nieuwe tekst van artikel 7 voorziet in de delegatiemogelijkheid en zorgt voor de nodige soepelheid in de betrekkingen tussen ambtenaren van het departement van Openbare Werken en de personeelsleden van het Wegenfonds.

Ten slotte wordt een globalisatie in uitzicht gesteld door middel van één enkele lening voor de financiering van de werken van de intercommunale verenigingen. Het is nagenoeg onmogelijk gunstig te beschikken op de aanvragen die door talrijke overheidsinstellingen worden ingediend met het oog op het emitteren van leningen. Dit is onder meer het geval met de verschillende intercommunale verenigingen voor autosnelwegen. Derhalve dienen de diverse aanvragen tot het emitteren van leningen jaarlijks gecentraliseerd te worden in één enkele lening uitgaande van één enkele emitterende instelling die de opbrengst ervan zal doorlenen aan de intercommunale verenigingen volgens door de Minister van Openbare Werken en de Minister van Financiën te bepalen modaliteiten.

Het Wegenfonds kan die taak gemakkelijk vervullen. Die instelling draagt immers nu reeds de financiële last van de leningen die door de intercommunale verenigingen voor autosnelwegen worden aangeaan.

II. — Algemene bespreking.

A. Door de leden van de Commissie worden een reeks vragen gesteld die als volgt kunnen worden samengevat :

1. Zal bij de totstandkoming van de gewestvorming het Wegenfonds als unitair fonds geen problemen doen rijzen op het vlak van de prioriteiten die zich in elk der gewesten zullen stellen ? In welke mate is men zeker dat men met één enkel Wegenfonds op korte termijn over de nodige kredieten zal beschikken om bijvoorbeeld een autosnelweg aan te leggen ? Terzake stelt zich het probleem van de regionalisering van het Wegenfonds.

2. Moet het Wegenfonds niet gesplitst worden zoals de Dienst der Scheepvaart ?

3. In welke mate wordt rekening gehouden met de adviezen van de Gewestelijke Economische Raden betreffende de grote infrastructuurwerken voorzien in het Plan 1976-1980 ? Zal de aanbeveling in verband met de voor de gewesten bestemde kredieten worden geëerbiedigd ?

4. In de memorie van toelichting van dit ontwerp (zie Stuk van de Senaat n° 933/1) is er op blz. 2 sprake van aan het Wegenfonds « de toelating te geven het oprichten en uitbaten van de diensten ten behoeve van de gebruikers gelegen langs de autosnelwegen die door het Fonds gefinancierd en aangelegd worden d.w.z. langs niet-geconcessioneerde autosnelwegen, in concessie te geven ». Van de « Rijkswegen » wordt geen melding gemaakt, hetgeen echter wel het geval is in de wettekst. Door de nieuwe tekst van artikel 2, § 2, van de wet van 9 augustus 1955 zou langs de rijkswegen door deze concessies aldus een onnodige concurrentie met de privé-sector ontstaan.

5. In verband met artikel 7 wordt gevraagd of het Wegenfonds voortaan als bouwheer en betalend organisme zal optreden in de plaats van het gemeentebestuur ? Komt de gemeentelijke autonomie hier niet in het gedrang ?

16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Le statut de ce personnel a été déterminé par l'arrêté royal du 8 janvier 1973 fixant le statut du personnel de certains organismes d'intérêt public.

Il est apparu que les possibilités de délégation dont dispose le Ministre restaient encore trop restreintes. Le nouveau texte de l'article 7 prévoit la possibilité de délégation, tout en assurant la souplesse nécessaire aux relations entre les fonctionnaires du département des Travaux publics et les membres du personnel du Fonds des routes.

Enfin, la globalisation par emprunt unique destiné à financer les travaux des associations intercommunales est prévue. Il est pratiquement impossible de réserver une suite favorable aux demandes d'émission des nombreux organismes du secteur public. Ceci concerne entre autres les diverses intercommunales autoroutières. Dès lors, il s'impose de centraliser annuellement les diverses demandes d'émission en un emprunt unique émanant d'un seul organisme émetteur qui en prêtera le produit entre les associations intercommunales dans les conditions arrêtées par le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Finances.

Le Fonds des routes peut très bien remplir ce rôle. En effet, cet organisme assume déjà la charge financière des emprunts contractés par les intercommunales autoroutières.

II. — Discussion générale.

A. Les membres de la Commission posent une série de questions qui peuvent être résumées comme suit :

1. Lors de la mise en place de la régionalisation, le Fonds des routes ne soulèvera-t-il pas, en tant que fonds unitaire, de problèmes du point de vue des priorités qui se poseront dans chacune des régions ? Dans quelle mesure est-on certain que l'existence d'un seul Fonds des routes permettra de disposer à bref délai des crédits nécessaires à la construction d'une autoroute par exemple ? Le problème de la régionalisation du Fonds des routes se pose ainsi en l'occurrence.

2. Ne conviendrait-il pas de scinder le Fonds des routes à l'instar de l'Office de la Navigation ?

3. Dans quelle mesure est-il tenu compte des avis des Conseils économiques régionaux quant aux grands travaux d'infrastructure prévus au Plan 1976-1980 ? La recommandation relative aux crédits destinés aux régions sera-t-elle respectée ?

4. Dans l'exposé des motifs du présent projet (voir Doc. du Sénat n° 933/1), il est question, à la page 2, « d'autoriser le Fonds des routes à concéder l'établissement et l'exploitation des services au profit des usagers pour les autoroutes dont il finance et exécute la construction, c'est-à-dire les autoroutes dont la construction n'est pas confiée à une intercommunale autoroutière ». A l'opposé du texte légal, il n'est toutefois pas question de « routes de l'Etat ». Le nouveau texte de l'article 2, § 2, de la loi du 9 août 1955 aurait pour effet de faire entrer les concessions situées le long des routes de l'Etat inutilement en concurrence avec le secteur privé.

5. En ce qui concerne l'article 7, il est demandé si le Fonds des routes se substituera dorénavant à l'administration communale en tant que maître de l'ouvrage et organisme payeur. L'autonomie communale n'est-elle pas ainsi mise en cause ?

6. Zal het Wegenfonds de oprichting van diensten ten behoeve van de gebruikers langs de Rijkswegen en autosnelwegen financieren ?

7. Moeten in de steden langs de Rijkswegen geen parkeerplaatsen worden aangelegd om deze drukke wegen te ontlasten ?

8. Wie draagt de financiële lasten van de rioleringswerken en van de aanleg van voetpaden langs de rijkswegen ?

9. Kan het Wegenfonds ingevolge dit wetsontwerp voortan de realisaties en bezittingen van de Intercommunale Verenigingen voor Autosnelwegen geheel overnemen ?

B. Antwoorden van de Minister :

1. Een aantal materies waarvan het departement van Openbare Werken bevoegd is kunnen geregionaliseerd worden zoals bijvoorbeeld de huisvesting, de gesubsidieerde werken van de ondergeschikte besturen (provincies, gemeenten), enz. Het Wegenfonds heeft echter betrekking op de grote infrastructuurwerken van nationaal belang zoals de kanalen, de havens, de rijkswegen, enz., zodat de regionalisering van het Wegenfonds niet verantwoord is.

2. Een splitsing van het Wegenfonds is niet mogelijk tenzij ook de kredieten en de aangegane leningen zouden gesplitst worden, hetgeen nu niet het geval is. Het Wegenfonds is immers ook een financieel organisme dat niet kan vergeleken worden met de Dienst der Scheepvaart.

3. Zodra het Plan 1976-1980 door het Parlement zal zijn goedgekeurd, zal het kracht van wet hebben en zal het door de Minister van Openbare Werken moeten worden nageleefd. De erin vervatte opties moeten binnen de perken van de beschikbare middelen worden uitgevoerd. De verdeling der kredieten tussen de gewesten wordt trouwens globaal geëerbiedigd.

4. Het woord « Rijkswegen » werd volledigheidshalve in artikel 2, § 2, ingevoegd. De mogelijkheid bestaat dat een autosnelweg, gebouwd door het Wegenfonds of door een Intercommunale Vereniging, nadien als dusdanig gedeclasseerd wordt, terwijl ondertussen reeds diensten ten behoeve van de weggebruikers werden geconcedeerd. Aldus zou in dergelijke gevallen betoogd worden dat vanaf deze deklassing de concessie geen wettelijke basis meer heeft. Dergelijke toestanden dienen bijgevolg nu reeds wettelijk opgevangen te worden. Het is overigens niet de bedoeling van het Wegenfonds om, langs de rijkswegen de oprichting en de exploitatie van een reeks van nevenbedrijven in concessie te geven, daar er terzake voldoende privé-initiatief bestaat.

5. Het invoegen van artikel 7 werd door de Regering in de Senaat voorgesteld, teneinde rekening te houden met een opmerking van het Rekenhof. Dit amendement werd onder meer als volgt verantwoord : « Wanneer de plaatselijke wegen herhaalde beschadigingen hebben opgelopen wegens het uitvoeren van werken van algemeen nut aan Staatswegen, kan het Wegenfonds, gehouden tot herstel van de aangerichte schade, de herstellingswerken aan de betrokken wegen op zich nemen. »

Deze tussenkomst van het Wegenfonds moest wettelijk worden geregeld en brengt noch de gemeentelijke noch de provinciale autonomie in het gedrang. Er is altijd een voor-

6. Le Fonds des routes financiera-t-il la construction de services au profit des usagers, en bordure des routes de l'Etat et des autoroutes ?

7. N'y a-t-il pas lieu, à l'intérieur des villes, d'aménager des parcs de stationnement situés en bordure des routes de l'Etat afin de décongestionner quelque peu ces routes à circulation intense ?

8. Qui supporte les charges financières de la construction des égouts et des trottoirs le long des routes de l'Etat ?

9. Le Fonds des routes pourra-t-il dorénavant à la suite du présent projet de loi, reprendre l'ensemble des réalisations et des avoirs actuels des associations intercommunales pour les autoroutes ?

B. Réponses du Ministre :

1. Un certain nombre de matières qui sont du domaine du département des Travaux publics peuvent être régionalisées : ces matières sont, par exemple, le logement, les travaux subventionnés des pouvoirs subordonnés (provinces, communes), etc. Le Fonds des routes s'occupe cependant des grands travaux à infrastructure d'intérêt national, tels que les canaux, les ports, les routes de l'Etat, etc., de sorte que la régionalisation du Fonds des routes ne se justifie pas.

2. Il est impossible d'opérer une scission du Fonds des routes, à moins de procéder également à une scission des crédits et des emprunts contractés, ce qui n'est pas le cas actuellement. En effet, le Fonds des routes est aussi un organisme financier qui ne peut être comparé à l'Office de la Navigation.

3. Dès que le Plan 1976-1980 aura été approuvé par le Parlement, il aura force de loi et devra être respecté par le Ministre des Travaux publics. Les options qu'il renferme doivent être exécutés dans la limite des moyens disponibles. La répartition des crédits entre les régions est d'ailleurs respecté globalement.

4. Les mots « routes de l'Etat » ont été insérés à l'article 2, § 2, dans le souci d'être exhaustif. Il se peut qu'une autoroute construite par le Fonds des routes ou par une association intercommunale soit, par la suite, déclassée comme telle, mais que des services aient entre-temps été concédés au profit des usagers. Il pourrait, dans de tels cas, être prétendu que la concession manque de base juridique depuis le déclassement. Des situations de ce genre doivent d'ores et déjà pouvoir être réglées. Le Fonds des routes n'a d'ailleurs pas l'intention de concéder la réalisation et l'exploitation d'un certain nombre d'activités annexes en bordure des routes de l'Etat, étant donné que l'initiative privée y pourvoit à suffisance.

5. Au Sénat, le Gouvernement a proposé l'insertion de l'article 7 afin de tenir compte d'une observation de la Cour des Comptes. Cet amendement était notamment justifié comme suit : « Lorsque des voiries locales ont subi des dégradations consécutives à l'exécution de travaux d'intérêt général sur la voirie de l'Etat, le Fonds des routes étant dans l'obligation de réparer le préjudice ainsi causé prend en charge les travaux de réfection des dites voiries. »

Cette intervention du Fonds des routes devait être réglée légalement et ne met en cause ni l'autonomie des communes ni celle des provinces. Dans tous les cas, les com-

afgaandelijk overleg tussen de gemeenten, de provincies en het Wegenfonds. Gewoonlijk treedt in dergelijke gevallen de gemeente of de provincie als bouwheer op.

6. De financiële tussenkomst van het Wegenfonds beperkt zich tot het onteigenen van de nodige gronden voor de ligplaats, het bouwrijp maken ervan en het uitrusten van een deel van de infrastructuur.

7. In verschillende gemeenten zijn reeds langs de rijkswegen parkeerplaatsen aangelegd. Ook in de toekomst zullen dergelijke parkings voorzien worden telkens dit mogelijk blijkt.

8. De kosten in verband met de aanleg van rioleringen langs de rijkswegen zijn ten laste van de gemeente, doch worden door het Rijk gesubsidieerd. De werken inzake de opvang van het afvloeiwat er zijn wel ten laste van het Rijk. De kosten voor het aanleggen van voetpaden langs de rijkswegen vallen volledig ten laste van het gemeentebestuur.

9. Op de vraag of het Wegenfonds voortaan de realisaties en bezettingen van de Intercommunale Verenigingen voor Autosnelwegen zal kunnen overnemen wordt door de Minister bevestigend geantwoord.

III. — Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.

1. Bij artikel 1 dient de heer De Beul een amendement in, ertoe strekkend de woorden « Rijkswegen en » te schrappen (zie Stuk n° 1023/2).

Dit amendement wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Een lid, dat zich onthouden heeft, verklaart dat hij op aldus de aandacht heeft willen vestigen op de eventuele misbruiken die uit artikel 2, § 2, van de wet van 9 augustus 1955 kunnen voortvloeien.

De Minister onderstreept dat het oprichten van diensten ten behoeve van de gebruikers, langs de Rijkswegen voor het ogenblik ondenkbaar is. Voornoemde bepaling heeft alleen betrekking op de bestaande concessies.

Tenslotte zou een wijziging van het voorliggende ontwerp tot gevolg hebben dat de tekst opnieuw naar de Senaat moet worden verzonden.

Een lid gaat akkoord met de verklaring van de Minister dat de aanvulling van artikel 2, § 2, van de wet van 9 augustus 1955 alleen de bestaande concessies betreft. Deze bepaling kan trouwens later nog worden gewijzigd door het Parlement. Het argument van de verzending naar de Senaat gaat echter niet op.

Artikel 1 wordt vervolgens aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

2. De artikelen 2 tot 7 worden eenparig aangenomen.

In verband met artikel 6 wordt uitleg gevraagd omtrent de ontvangsten en de uitgaven van het Wegenfonds. Het antwoord hierop kan men terugvinden in bijlage.

3. Het gehele ontwerp wordt ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

De Verslaggever,

E. VANKEIRSBILCK.

De Voorzitter,

M. BODE.

munes, les provinces et le Fonds des routes se concertent préalablement. En règle générale, c'est même la province ou la commune qui agit en tant que maître de l'ouvrage.

6. L'intervention financière du Fonds des routes se limite à l'expropriation et à la viabilisation des terrains nécessaires à l'installation ainsi qu'à l'équipement d'une partie de l'infrastructure.

7. Dans plusieurs communes, des parcs de stationnement ont été aménagés en bordure des routes de l'Etat. A l'avenir, ces parcs seront prévus chaque fois que cela sera possible.

8. Les frais d'aménagement d'égouts en bordure des routes de l'Etat sont à charge des communes, mais sont subsidiés par l'Etat. Les travaux de captage des eaux de ruissellement sont à charge de l'Etat, tandis que les frais d'aménagement de trottoirs en bordures des routes de l'Etat sont entièrement à charge des administrations communales.

9. Le Ministre répond affirmativement à la question de savoir si le Fonds des routes pourra dorénavant reprendre les réalisations et avoirs des associations intercommunales pour les autoroutes.

III. — Discussion des articles et votes.

1. A l'article 1^{er}, M. De Beul présente un amendement qui a pour objet de supprimer les mots « des routes de l'Etat et » (Doc. n° 1023/2).

Cet amendement est rejeté par 7 voix contre 2 et 3 abstentions.

Un membre qui s'est abstenu, déclare qu'il entend ainsi attirer l'attention sur les éventuels abus qui peuvent résulter de l'article 2, § 2, de la loi du 9 août 1955.

Le Ministre souligne qu'il est inconcevable pour l'instant d'installer des services au profit des usagers en bordure des routes de l'Etat. La disposition en question ne se rapporte qu'aux seules concessions existantes.

Enfin, si le présent projet était modifié, le texte devrait retourner au Sénat.

Un membre marque son accord sur la déclaration du Ministre, selon laquelle seules les concessions existantes sont concernées par la modification qui vient compléter l'article 2, § 2, de la loi du 9 août 1955. Cette disposition peut d'ailleurs être modifiée ultérieurement par le Parlement. L'argument du « renvoi » au Sénat n'est toutefois pas valable.

L'article 1^{er} est ensuite adopté par 9 voix et 3 abstentions.

2. Les articles 2 à 7 sont adoptés à l'unanimité.

A l'article 6, des précisions sont demandées au sujet des recettes et des dépenses du Fonds des routes. La réponse à cette question est donnée en annexe.

3. L'ensemble du projet est adopté sans modification par 10 voix et 2 abstentions.

Le Rapporteur,

E. VANKEIRSBILCK.

Le Président,

M. BODE.

BIJLAGE.

Omslag van de ontvangsten en uitgaven
van het Wegenfonds voor 1976 en 1977.

Het Wegenfonds is een instelling van openbaar nut die behoort tot de categorie A en valt onder de toepassing van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

De begroting wordt toegevoegd aan het ontwerp van begroting van het Ministerie van Openbare Werken en wordt door de Kamers goedgekeurd.

De aard van de inkomsten waarover het Wegenfonds beschikt, wordt bepaald door de omslag van de uitgaven naar de classificatie van de eenheidsbegroting in :

- Lopende uitgaven;
- Kapitaaluitgaven.

De lopende uitgaven worden gedekt door de eigen ontvangsten van de instelling en door de gehele of gedeeltelijke toewijzing van de opbrengst van de rechten, heffingen en belastingen met betrekking op de sector der motorvoertuigen en het wegverkeer, te weten :

- Verkeersbelasting op de autovoertuigen;
- Accijnsrechten op de minerale olie;
- Belasting op de toegevoegde waarde.

De kapitaaluitgaven worden gedekt door de opbrengst van de leningen.

De onderstaande tabel vermeldt voor de jaren 1976 en 1977 de omslag van de uitgaven en de ontvangsten en geeft het bedrag der toegewezen ontvangsten aan zoals dit vastgelegd werd op grond van het verloop van het geheel der lopende uitgaven :

	1976	1977
	(in duizendtallen franken)	
<i>Lopende uitgaven :</i>		
Personeel	1 508 890	1 659 410
Prestaties, benodigdheden, werken, enz., betreffende diensten of goederen die niet kunnen geïnventariseerd worden	178 259	143 661
Interessen leningen Wegenfonds	5 562 563	8 186 998
<i>Statutaire opdracht :</i>		
— Onderhoud wegnnet	3 560 000	4 065 000
— Interestlasten van de leningen van de Intercommunales	6 895 309	6 931 076
— Lasten betreffende het kapitaal van de Intercommunales	362 788	666 982
— Lasten voortspruitend uit kredietopeningen voor de intercommunales	206 986	410 043
— Allerlei	300	300
	18 275 095	22 063 470
<i>Kapitaaluitgaven :</i>		
<i>Statutaire opdracht :</i>		
— Investerings	12 900 000	13 650 000
— Uitrusting exploitatiediensten	186 000	186 000
— Gebouwen exploitatiediensten	400 000	350 000
Patrimoniale goederen	9 800	5 300
Deelnemingen	200 956	105 089
Leningen aan Intercommunales	—	15 000 000
Afschrijvingen leningen Intercommunales	3 888 100	4 101 600
Afschrijving leningen Wegenfonds	6 879 744	7 039 109
	24 464 600	40 437 098
Totaal der uitgaven	42 739 695	62 500 568

ANNEXE.

Repartition des recettes et dépenses
du Fonds des Routes pour 1967 et 1977.

Le Fonds des Routes est un organisme d'intérêt public de la catégorie A auquel la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public est applicable.

Le budget est annexé au projet de budget du Ministère des Travaux publics et approuvé par les Chambres.

La nature des ressources dont le Fonds des Routes dispose, est déterminée par la ventilation des dépenses selon la classification du budget unique en :

- Dépenses courantes;
- Dépenses en capital.

Les dépenses courantes sont couvertes par les recettes propres à l'organisme et par l'affectation de tout ou partie du produit de droits, taxes et impôts se rapportant au secteur des véhicules à moteur et à la circulation routière, c'est-à-dire :

- La taxe de circulation sur les véhicules automobiles;
- Les droits d'accises sur les huiles minérales;
- La taxe sur la valeur ajoutée.

Les dépenses en capital sont à couvrir par le produit d'emprunts.

Le tableau ci-dessous reprend pour les années 1976 et 1977, la ventilation des dépenses et recettes et montre que le montant des recettes affectées est fixé en fonction de l'évolution du total des dépenses courantes :

	1976	1977
	(en milliers de francs)	
<i>Dépenses courantes :</i>		
Personeel	1 508 890	1 659 410
Prestations, fournitures, travaux, etc., ayant pour objet des services ou des biens non susceptibles d'être inventoriés	178 259	143 661
Intérêts emprunts Fonds des Routes	5 562 563	8 186 998
<i>Mission statutaire :</i>		
— Entretien réseau routier	3 560 000	4 065 000
— Charges d'intérêts des emprunts des Intercommunales	6 895 309	6 931 076
— Charges afférentes au capital des Intercommunales	362 788	666 982
— Charges ouvertures de crédits des Intercommunales	206 986	410 043
— Divers	300	300
	18 275 095	22 063 470
<i>Dépenses en capital :</i>		
<i>Mission statutaire :</i>		
— Investissements	12 900 000	13 650 000
— Equipement services d'exploitation	186 000	186 000
— Bâtiments services d'exploitation	400 000	350 000
Biens patrimoniaux	9 800	5 300
Participations	200 956	105 089
Prêts aux Intercommunales	—	15 000 000
Amortissement emprunts Intercommunales	3 888 100	4 101 600
Amortissement emprunts Fonds des Routes	6 879 744	7 039 109
	24 464 600	40 437 098
Total des dépenses	42 739 695	62 500 568

	1976	1977
	(in duizendtallen franken)	
ONTVANGSTEN :		
<i>Lopende verrichtingen :</i>		
Allerlei ontvangsten	356 080	2 180 300
Toegewezen ontvangsten	17 712 000	19 883 000
	18 068 080	22 063 300
<i>Kapitaalverrichtingen :</i>		
Lening	25 050 000	41 000 000
Totaal der ontvangsten	43 118 080	63 063 300

Uit wat voorafgaat blijkt dat de toegewezen ontvangsten niet de minste invloed hebben op het bepalen van de vastleggingsprogramma's voor de investeringen.

	1976	1977
	(en milliers de francs)	
RECETTES :		
<i>Opérations courantes :</i>		
Recettes diverses	356 080	2 180 300
Recettes affectées	17 712 000	19 883 000
	18 068 080	22 063 300
<i>Opérations en capital :</i>		
Emprunt	25 050 000	41 000 000
Total des recettes	43 118 080	63 063 300

Il résulte de ce qui précède que les recettes affectées n'ont aucune influence sur la fixation des programmes d'engagement en matière d'investissements.