

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

12 MARS 2003

PROPOSITION D'ORDONNANCE

portant création d'une agence régionale du stationnement

(déposée par MM. Michel VAN ROYE (F),
Bernard IDE (F) et Mme Geneviève MEUNIER (F))

Développements

Le Parlement bruxellois a adopté à l'unanimité des « recommandations concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles » qui incitent à prendre des mesures de restriction de la capacité de stationnement tant en voirie qu'hors voirie et qui préconisent la création d'un organe supra-communal gérant et contrôlant le stationnement tant sur les voiries régionales que communales.

Le gestion du stationnement est indissociable de la gestion de la mobilité en général : c'est notamment en maîtrisant le stationnement qu'on pourra limiter ou sélectionner les déplacements automobiles dans la Région.

La Région et la commune sont toutes deux habilitées à organiser le stationnement payant, chacune pour ses voiries. C'est à titre supplétif que les communes gèrent les voiries appartenant à la Région, cette dernière n'ayant pas adopté un règlement complémentaire (article 3, § 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière).

Sous peu ⁽¹⁾, le contrôle du stationnement payant échappera au code pénal : le nouveau système s'appuie sur un

⁽¹⁾ Entrée en vigueur de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

12 MAART 2003

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot oprichting van een gewestelijk agentschap voor het parkeren

(ingediend door de heren Michel VAN ROYE (F),
Bernard IDE (F) en mevrouw Geneviève MEUNIER (F))

Toelichting

Het Brussels Parlement heeft bij eenparigheid van stemmen « aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel » aangenomen. Hierin wordt voorgesteld maatregelen te treffen om het aantal parkeerplaatsen op en naast de weg te beperken en een supra-gemeentelijk orgaan op te richten dat het parkeren op de gewestelijke en gemeentelijke wegen beheert en controleert.

Het parkeerbeleid is onlosmakelijk verbonden met het algemene mobiliteitsbeleid: met name door middel van een parkeerbeleid kunnen de verplaatsingen met de auto in het Gewest beperkt of gestuurd worden.

Het Gewest en de gemeenten mogen ieder op hun eigen openbare wegen betalend parkeren invoeren. De gemeenten beheren bovendien de openbare wegen van het Gewest, aangezien laatstgenoemde geen aanvullend reglement heeft aangenomen (artikel 3, § 1, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer).

Weldra ⁽¹⁾ zal het betalend parkeren niet langer strafrechtelijk bestraft worden : de nieuwe regeling is gebaseerd

⁽¹⁾ Inwerkingtreding van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid.

règlement redevance communal et des amendes administratives. Ce ne sont plus des policiers, mais des fonctionnaires, ou éventuellement un concessionnaire privé, qui pourront intervenir.

Comment gérer pratiquement le stationnement en voirie à Bruxelles ?

Cette gestion pourrait rester communale, en s'appuyant sur le fait que la police ayant été déchargée de cette mission, cela ne peut qu'aller mieux en affectant des fonctionnaires dont ce serait la seule tâche. Mais d'une part, ce ne serait pas le premier service potentiellement rentable que la commune n'assumerait pas correctement, faute de moyens et d'autre part, les recommandations évoquées plus haut ont insisté sur la gestion homogène et coordonnée du stationnement dans les 19 communes qui, actuellement, mènent chacune une politique indépendante.

Le transfert pur et simple de cette compétence à la Région est concrètement impossible parce que cela exigerait le vote d'une loi spéciale fédérale.

Les « recommandations » invitent à la création d'une structure supra-communale : celle-ci peut prendre la forme d'une intercommunale, d'une régie d'agglomération ou d'une agence régionale. Ces trois formules impliquent un transfert volontaire de la part de chacune des communes de la compétence de la surveillance à l'organe commun.

La formule de l'intercommunale revient à mutualiser les efforts et les moyens des communes adhérentes mais ne permet pas la participation de la Région, maîtresse en principe pour ses propres voiries, et surtout porteuse d'une politique régionale du stationnement.

La régie d'agglomération est rendue possible par la loi du 26 juillet 1971 créant les agglomérations, mais, sans compter que les compétences effectives de l'agglomération se sont fortement réduites depuis la création de la Région, la création d'une régie est rendue extrêmement difficile par l'exigence d'un vote des deux-tiers des communes pour qu'elles soient dessaisies de la compétence du stationnement payant.

La formule proposée par la présente ordonnance est celle de l'agence régionale, qui a déjà fait ses preuves en matière d'enlèvement de déchets et de propreté, ce qui était précédemment géré par l'Agglomération.

Comme il a été dit plus haut, la Région est déjà compétente pour gérer le stationnement sur ses propres voiries : c'est donc la première mission confiée à l'agence. C'est volontairement et individuellement que les communes pourront transmettre à la Région les compétences liées au stationnement. Répétons-le, dans toutes les formules juridiques possibles, c'est volontairement que les communes adhèrent ou non à la mise en commun de cette compétence.

op een reglement voor gemeentelijke retributies en administratieve geldboetes. In plaats van politieagenten zullen ambtenaren, of eventueel een privé-concessiehouder, kunnen optreden.

Hoe moet het parkeren op de openbare weg in Brussel in de praktijk geregeld worden ?

De gemeenten zouden daarmee belast kunnen blijven. Aangezien de politie die taak niet langer vervult, kan het alleen maar beter gaan als er ambtenaren alleen voor die taak aangesteld worden. Het zou echter niet de eerste potentieel rendabele taak zijn die de gemeente niet correct uitvoert, door gebrek aan middelen. Bovendien is in de hierboven vermelde aanbevelingen de nadruk gelegd op een uniform en gecoördineerd parkeerbeleid in de 19 gemeenten, die nu ieder hun eigen beleid voeren.

Het is in de praktijk niet mogelijk die bevoegdheid zomaar aan het Gewest over te dragen. Daarvoor zou een bijzondere federale wet moeten worden aangenomen.

In de « aanbevelingen » wordt voorgesteld een supra-gemeentelijke structuur op te richten. Die kan de vorm aannemen van een intercommunale, een agglomeratieregie of een gewestelijk agentschap. Die drie mogelijkheden houden in dat iedere gemeente vrijwillig de toezichtsbevoegdheid overdraagt aan het gemeenschappelijke orgaan.

Een intercommunale houdt in dat de inspanningen en de middelen van de aangesloten gemeenten samengevoegd worden. Het Gewest, dat in principe zijn eigen openbare wegen beheert en vooral zorgt voor een gewestelijk parkeerbeleid, kan zich daar echter niet bij aansluiten.

Krachtens de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties, kan een agglomeratieregie opgericht worden. Los van het feit dat de agglomeratie sinds de oprichting van het Gewest in de praktijk veel minder bevoegdheden heeft, wordt de oprichting van een regie bijzonder bemoeilijkt door de vereiste dat twee derde van de gemeenten ermee moet instemmen dat de bevoegdheid voor het betalend parkeren hun wordt ontnomen.

Dit voorstel van ordonnantie stelt voor een gewestelijk agentschap op te richten, wat al nuttig is gebleken voor de ophaling van afval en voor de netheid, waarmee de Agglomeratie vroeger belast was.

Zoals hierboven vermeld, is het Gewest al bevoegd voor het parkeerbeleid op zijn eigen openbare wegen. Dat is dus de eerste taak die aan het agentschap wordt toevertrouwd. De gemeenten kunnen vrijwillig en afzonderlijk de bevoegdheden inzake parkeren aan het Gewest overdragen. Er zij nogmaals op gewezen dat in alle mogelijke juridische formules, de gemeenten de vrije keuze hebben om die bevoegdheid al dan niet aan het gemeenschappelijke orgaan over te dragen.

A côté de l'intérêt stratégique de gérer conjointement le stationnement, il y a bien entendu un intérêt financier et un droit de regard que la commune souhaitera garder sur l'usage qui est fait de sa voirie. C'est par le biais d'une convention prévue à l'article 3, § 3 de l'ordonnance que les intérêts de la commune seront sauvegardés.

La troisième mission de l'agence pourra être de gérer des parkings publics situés en dehors de la voirie : rien n'empêchera en effet l'agence de se porter candidate exploitante de tels parkings.

Et enfin, l'agence sera appelée à collaborer avec l'administration régionale en vue d'une planification régionale adéquate du stationnement.

Le fonctionnement de l'agence s'exercera sous la tutelle entière du Gouvernement, moyennant la production d'un rapport annuel à destination du Parlement. S'agissant d'un organisme d'intérêt public de type A, elle sera sous l'autorité directe du Ministre compétent. En ce qui concerne la gestion du personnel dirigeant ou d'exécution, la proposition est calquée sur la pratique de l'Agence Régionale de Propreté.

L'efficacité de l'agence est basée sur le fait qu'une taxe de stationnement est créée dont le Gouvernement doit déterminer les modalités et sur le fait que l'agence peut engager le personnel conséquent avec toute la souplesse que cette formule permet.

Naast het strategische belang om een gemeenschappelijk parkeerbeleid te voeren, is er uiteraard het financiële belang en het recht van de gemeente om te kunnen blijven toezien op het gebruik dat er van haar openbare wegen wordt gemaakt. De overeenkomst vermeld in artikel 3, § 3, van de ordonnantie stelt de belangen van de gemeenten veilig.

De derde taak van het agentschap zal erin kunnen bestaan de openbare parkeerruimten buiten de openbare weg te beheren: er staat het agentschap immers niets in de weg om zich kandidaat te stellen voor de exploitatie van dergelijke parkeerruimten.

Tot slot zal het agentschap, in samenwerking met het gewestelijk bestuur, een adequaat gewestelijk parkeerbeleid moeten opstellen.

Het agentschap zal onder volledig toezicht van de Regering staan. Ieder jaar zal er ten behoeve van het Parlement een verslag opgesteld worden. Aangezien het om een instelling van openbaar nut van het type A gaat, zal het agentschap onder het directe gezag van de bevoegde minister staan. Het voorgestelde beheer van het leidinggevend en uitvoerend personeel is overgenomen van het Gewestelijk Agentschap voor de Netheid.

De doeltreffendheid van het agentschap wordt gegarandeerd door de invoering van een parkeerbelasting waarvoor de Regering de regels moet vastleggen en door het feit dat het agentschap door zijn rechtsvorm gemakkelijk geschikt personeel kan aanwerven.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite aucun commentaire.

Article 2

L'Agence « Bruxelles-Stationnement » créée par la présente ordonnance est un organisme d'intérêt public de type A, à l'instar de l'IBGE ou de l'ARP. A ce titre, l'Agence sera soumise directement à l'autorité du ministre qui en aura la gestion.

Article 3

La gestion des voiries régionales – anciennes voiries nationales – ressortit de la compétence de la Région. Les mesures de gestion comprennent l'entretien et l'amélioration de ces voiries. L'ordonnance charge l'Agence de la mise en œuvre de cette compétence en ce qui concerne le stationnement. Afin d'assurer une meilleure coordination de cette politique, l'Agence est également chargée du contrôle de la mise en œuvre de la présente ordonnance, ainsi que de la perception de la taxe et des amendes administratives établies en exécution de l'ordonnance.

Dans une optique de renforcement de l'efficacité de la politique régionale en matière de stationnement, il est rappelé que – outre ce pouvoir de gestion des voiries régionales – la Région dispose d'un pouvoir de police en matière de circulation routière. En effet, en exécution de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, le ministre des travaux publics est compétent pour arrêter les règlements complémentaires relatifs aux voiries régionales. Il serait donc souhaitable qu'un tel règlement soit pris afin d'organiser, de manière coordonnée et uniforme, le stationnement sur les voiries régionales. Ceci permettra en outre de mettre en place une politique intégrée du stationnement. Si le ministre n'use pas de cette compétence, des règlements complémentaires relatifs aux voiries régionales peuvent être adoptés par les conseils communaux. Ils doivent ensuite être approuvés par le ministre compétent. L'usager se trouve alors en présence d'une pléthore de textes et de politiques différentes.

Enfin il est précisé que, lorsque la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière entrera en vigueur, les matières de stationnement payant, stationnement à durée limitée et stationnement réservé aux riverains ne feront plus l'objet de sanction pénale. Un système de taxation de ces types de stationnement, efficacement organisée trouve donc tout son sens.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Het Agentschap « Brussel-Parkeren », dat bij deze ordonnantie wordt opgericht, is een instelling van openbaar nut van het type A, zoals het BIM of het GAN. Het Agentschap staat derhalve onder het directe gezag van de bevoegde minister, die het beheert.

Artikel 3

Het beheer van de gewestelijke openbare wegen – voormalige nationale wegen – is een bevoegdheid van het Gewest. De beheersmaatregelen omvatten het onderhoud en de verbetering van die wegen. De ordonnantie belast het Agentschap met de uitvoering van die bevoegdheid wat het parkeerbeleid betreft. Om een betere coördinatie van dat beleid te garanderen, wordt het Agentschap eveneens belast met de controle van de uitvoering van deze ordonnantie en met de inning van de belasting en van de administratieve geldboetes die voortvloeien uit de toepassing van deze ordonnantie.

Met het oog op een grotere doeltreffendheid van het gewestelijke parkeerbeleid, wordt eraan herinnerd dat het Gewest – naast het beheer van de gewestelijke wegen – bevoegd is voor de politie over het wegverkeer. De minister van Openbare Werken is immers, krachtens de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, bevoegd voor het vaststellen van de aanvullende reglementen met betrekking tot de gewestelijke wegen. Het is dus wenselijk dat zo'n reglement opgesteld wordt om het parkeren op de gewestelijke wegen op een gecoördineerde en uniforme wijze te regelen. Dan zou er bovendien ook een samenhangend parkeerbeleid kunnen worden gevoerd. Als de minister geen gebruik maakt van die bevoegdheid, kunnen de gemeenteraden aanvullende reglementen betreffende de gewestelijke wegen aannemen. Die moeten vervolgens door de bevoegde minister worden goedgekeurd. Als gevolg daarvan wordt de weggebruiker geconfronteerd met een overvloed aan teksten en een telkens weer ander beleid.

Er wordt ten slotte op gewezen dat, wanneer de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, in werking zal treden, het betalend parkeren, het parkeren met beperkte parkeertijd en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners niet langer strafrechtelijk bestraft zullen worden. Een goede belastingregeling voor die vormen van parkeren is dus algeheel aangewezen.

Enfin, l'ordonnance permet à l'agence de gérer, à la demande d'une commune, le stationnement sur les voiries de cette dernière. En effet, les communes, dont les moyens sont limités, ont des difficultés à assurer cette mission. En outre, l'exercice de ces compétences par la seule Agence régionale permettra d'unifier les pratiques, d'assurer une politique cohérente, et donc une meilleure lisibilité du stationnement par les usagers. L'exercice de ces compétences par l'Agence fera l'objet d'un contrat avec la commune, en exécution duquel cette dernière recevra une contrepartie financière. Ce contrat déterminera aussi l'implication de la commune pour ce qui concerne l'étendue des voiries où le stationnement doit être contrôlé, les événements qui s'y déroulent, les cartes de riverains, etc.

A cet égard il est précisé que, lorsque la loi du 7 février 2003 entrera en vigueur, l'approbation préalable des règlements complémentaires communaux par le ministre fédéral des communications ainsi que l'avis de la commission consultative, seront supprimés. Seule la tutelle ordinaire *a posteriori* des régions sur les communes interviendra. La nouvelle loi prévoit uniquement une procédure d'information des communes limitrophes. Il n'y aura donc plus de lieu de coordination de ces règlements communaux. Il semble donc d'autant plus opportun que la Région investisse cette compétence à l'échelle de son territoire.

Suivant les mêmes modalités, l'Agence pourra exercer ces compétences dans le cadre de la gestion de parkings privés.

Enfin, toujours dans l'optique d'améliorer la cohérence de la politique du stationnement dans notre Région, l'Agence sera invitée, avec les services de la Région, à participer à la planification du stationnement.

La création de l'Agence implique le transfert de la compétence à la Région, au minimum pour ce qui concerne les voiries régionales et, si la commune le souhaite, pour toutes les voiries de son territoire. Dans un cas comme dans l'autre, les investissements faits par la commune doivent être repris et remboursés par l'Agence. Ceci concerne par exemple les horodateurs, la signalisation, etc. De même, la gestion des stationnements représente actuellement une source de revenus pour les communes et la perte due au transfert doit être reconnue, comme le fait que c'est une partie du territoire communal qui est exploité et donc ceci doit entraîner le paiement d'un droit de « location ». Pour ce faire une convention entre l'Agence et chacune des communes s'impose.

Tot slot machtigt de ordonnantie het Agentschap om het parkeren op de gemeentelijke wegen op verzoek van een gemeente te beheren. De gemeenten, die over beperkte middelen beschikken, kunnen die taak immers niet altijd naar behoren uitvoeren. Wanneer die bevoegdheden uitsluitend door het Gewestelijke Agentschap worden uitgeoefend, biedt dat bovendien de mogelijkheid om overal hetzelfde te doen, een eenduidig beleid te voeren en dus de regels voor het parkeren duidelijker te maken voor de weggebruikers. De uitoefening van die bevoegdheden door het Agentschap zal in een overeenkomst met de gemeente vastgelegd worden. In ruil daarvoor, zal de gemeente een financiële compensatie krijgen. Deze overeenkomst zal ook een taakomschrijving van de gemeente bevatten wat betreft het gedeelte van de openbare weg waar het parkeren gecontroleerd moet worden, de evenementen die er plaatsvinden, de kaarten voor de bewoners, enz.

In dat verband wordt erop gewezen dat, als de wet van 7 februari 2003 in werking zal treden, de federale minister van Verkeer de aanvullende reglementen van de gemeenten niet langer vooraf zal moeten goedkeuren en het advies van de raadgevende commissie niet langer hoeft te worden ingewonnen. De Gewesten zullen wel nog *a posteriori* gewoon toezicht op de gemeenten houden. De nieuwe wet legt alleen een procedure voor de voorlichting van de aangrenzende gemeenten vast. Die gemeentereglementen zullen derhalve niet meer op elkaar afgestemd moeten worden. Ons inziens is het daarom des te belangrijker dat het Gewest die bevoegdheid op zijn grondgebied uitoefent.

Volgens dezelfde regels zal het Agentschap die bevoegdheden kunnen uitoefenen voor het beheer van privéparkeerruimten.

Tot slot, en nog altijd met het oog op een grotere samenhang van het parkeerbeleid in ons Gewest, zal het Agentschap verzocht worden om samen met de diensten van het Gewest het parkeerbeleid mee op te stellen.

De oprichting van het Agentschap houdt in dat de bevoegdheid aan het Gewest overgedragen wordt, in ieder geval voor de gewestelijke wegen en, als de gemeente dat wenst, voor alle wegen op haar grondgebied. In beide gevallen moeten de investeringen van de gemeenten door het Agentschap overgenomen en terugbetaald worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de parkeerautomaten, de verkeersborden, enz. Het parkeerbeleid is momenteel ook een bron van inkomsten voor de gemeenten. Het inkomstenverlies ten gevolge van de overdracht moet erkend worden, alsook het feit dat een deel van het gemeentelijke grondgebied geëxploiteerd wordt en dus de betaling van een « huurrecht » met zich meebrengt. Daarvoor moet een overeenkomst gesloten worden tussen het Agentschap en elke gemeente afzonderlijk.

Article 4

Cet article permet à l'Agence, suivant certaines conditions, d'exercer des activités commerciales, conclure des conventions, exploiter ou faire exploiter des installations.

L'Agence pourra ainsi sous-traiter une partie de ses missions, comme par exemple l'entretien du matériel de parcage.

Articles 5 et 6

L'Agence étant un organisme du type A, elle est soumise à l'autorité hiérarchique du Gouvernement. L'ordonnance prévoit que sa gestion journalière sera assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint nommés par le Gouvernement et appartenant respectivement à un rôle linguistique différent.

De même le Gouvernement arrête le cadre de l'Agence, détermine le statut administratif et pécuniaire de son personnel, fixe les conditions de recrutement du personnel et nomme le personnel statutaire de l'Agence.

Enfin, le Gouvernement définit les règles de fonctionnement de l'Agence.

Article 7

Cet article définit les moyens dont disposera l'Agence pour assurer ses missions. Outre le crédit régional, l'Agence disposera notamment du produit des taxes perçues en exécution de la présente ordonnance.

Articles 8 et 9

L'ordonnance instaure une taxe de stationnement à charge des utilisateurs de véhicules à moteur sur les voiries dont l'Agence a la gestion. Cette taxe sera donc perçue tant sur les voiries régionales que les voiries communales ou privées dont la Région assure contractuellement la gestion.

Le système de la taxation présente l'avantage – par rapport à la redevance – d'être directement exécutoire nonobstant contestation. Lorsque la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière entrera en vigueur, les matières de stationnement payant, stationnement à durée limitée et stationnement réservé aux riverains ne feront plus l'objet de sanction pénale. Un système de taxation de ces types de stationnement efficacement organisé trouve donc tout son sens.

Artikel 4

Dit artikel stelt het Agentschap in staat onder bepaalde voorwaarden commerciële activiteiten uit te oefenen, overeenkomsten te sluiten, inrichtingen te exploiteren of te laten exploiteren.

Het Agentschap zal aldus een aantal van zijn taken kunnen uitbesteden, zoals bijvoorbeeld het onderhoud van het parkeermateriaal.

Artikel 5 en 6

Het Agentschap is een instelling van het type A en staat derhalve onder het hiërarchische gezag van de Regering. De ordonnantie bepaalt dat het dagelijkse beheer ervan in handen is van een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die door de Regering benoemd worden en elk tot een andere taalrol behoren.

De Regering stelt eveneens de personeelsformatie van het Agentschap vast, bepaalt het administratieve en geldelijke statuut van het personeel, stelt de voorwaarden voor de aanwerving van het personeel vast en benoemt het vast personeel van het Agentschap.

Ten slotte legt de Regering de regels voor de werking van het Agentschap vast.

Artikel 7

Dit artikel bepaalt welke middelen het Agentschap ter beschikking zal hebben om zijn taken uit te voeren. Naast het gewestelijke krediet, zal het Agentschap met name beschikken over de opbrengst van de belastingen die voortvloeien uit de toepassing van deze ordonnantie.

Artikel 8 en 9

De ordonnantie voert een parkeerbelasting in voor de gebruikers van gemotoriseerde voertuigen op de wegen die het Agentschap beheert. Die belasting wordt derhalve geheven op de gewestelijke en de gemeentelijke wegen of de privé-wegen die het Gewest bij overeenkomst beheert.

De belastingregeling heeft het voordeel – in vergelijking met een retributieregeling – dat zij direct uitvoerbaar is, zelfs in geval van betwisting. Wanneer de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake de verkeersveiligheid in werking treedt, zullen het betalend parkeren, het parkeren met beperkte parkeertijd en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan de bewoners niet langer strafrechtelijk bestraft worden. Een goed vastgestelde belastingregeling voor die vormen van parkeren is dus algeheel aangewezen.

Il est laissé au gouvernement le soin de déterminer les redevables de la taxe ainsi que les montants de la taxe fixés en fonction de la durée et du lieu de stationnement.

Pour ce qui concerne la déclaration, le recouvrement, les poursuites, les sanctions, il est renvoyé aux dispositions de l'ordonnance du 23 juillet 1992 relative à la taxe régionale à charge des occupants d'immeubles bâtis et de titulaires de droits réels sur certains immeubles.

C'est le produit des taxes qui, conformément aux conventions passées avec les communes au moment de leur adhésion volontaire, leur sera partiellement ristourné.

Une procédure de recours est prévue, devant le Collège juridictionnel.

Article 10

Des agents de l'Agence sont désignés pour assurer le contrôle de l'exécution de la présente ordonnance. Le stationnement payant ayant été dépenalisé, il ne fera plus l'objet de contrôle de la part des services de police. Il s'agit donc de mettre en place un service régional opérationnel qui aura pour fonction de circuler sur les axes ressortant de la compétence de la Région et de contrôler la bonne application de la taxation.

Article 11

Afin que le Conseil puisse disposer des éléments nécessaires à l'évaluation de la politique du stationnement en Région bruxelloise, il est demandé à l'Agence de lui fournir un rapport annuel sur ses activités.

Michel VAN ROYE (F)
Bernard IDE (F)
Geneviève MEUNIER (F)

De Regering zal bepalen wie de belastingplichtigen zijn en hoeveel de belasting zal bedragen naargelang de duur van het parkeren en de plaats waar wordt geparkeerd.

Voor de aangifte, de inning, de opvolgingen en de sancties wordt verwezen naar de ordonnantie van 23 juli 1992 betreffende de gewestbelasting ten laste van bezetters van bebouwde eigendommen en houders van een zakelijk recht op sommige onroerende goederen.

De opbrengst van de belastingen wordt, conform de overeenkomsten met de gemeenten die zich vrijwillig aansluiten, gedeeltelijk aan hen teruggestort.

Er kan beroep ingesteld worden bij het Rechtscollege.

Artikel 10

Het personeel van het Agentschap zal toezien op de uitvoering van deze ordonnantie. Aangezien het betalend parkeren niet langer onder de strafwet ressorteert, zal de politie dat niet meer controleren. Er moet dus een operationele gewestelijke dienst opgericht worden die de wegen waarvoor het Gewest bevoegd is, controleert en toeziet op de correcte toepassing van de regelgeving.

Artikel 11

Het Agentschap wordt verzocht om bij de Raad een jaarverslag over zijn activiteiten in te dienen, zodat die over de nodige gegevens beschikt om het parkeerbeleid in het Brusselse Gewest te kunnen evalueren.

PROPOSITION D'ORDONNANCE**portant création
d'une agence régionale du stationnement***Article 1^{er}*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2
Bruxelles-Stationnement*

§ 1^{er}. – Il est créé un organisme d'intérêt public intitulé « Bruxelles-Stationnement, Agence régionale de stationnement » ci-après dénommé l'Agence.

L'Agence est dotée de la personnalité juridique.

§ 2. – A l'article 1^{er}, A, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, est insérée, selon l'ordre alphabétique, la mention suivante : « Bruxelles-Stationnement, Agence régionale de stationnement ».

*Article 3
Compétences*

§ 1^{er}. – L'Agence est chargée de l'aménagement et de la gestion du stationnement sur les voiries qui relèvent de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale. L'Agence est également chargée de la perception des taxes établies en exécution de la présente ordonnance ainsi que du contrôle de l'exécution de ses dispositions.

§ 2. – En outre, l'Agence peut assurer les missions suivantes :

- 1° à la demande d'une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale, l'aménagement et la gestion du stationnement sur les voiries qui relèvent de la compétence de celles-ci;
- 2° l'aménagement, la gestion et le contrôle du stationnement en dehors de la voirie publique;
- 3° l'établissement, en collaboration avec les services de la Région de la planification du stationnement.

§ 3. – La mise en œuvre des missions précitées fera l'objet de conventions fixant les modalités d'exécution et de transfert de biens, en ce compris les engagements financiers couvrant notamment les investissements effectués par les communes concernées et les pertes financières issues

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**tot oprichting van een
gewestelijk agentschap voor het parkeren***Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2
Brussel-Parkeren*

§ 1. – Er wordt een instelling van openbaar nut opgericht met als naam « Brussel-Parkeren, Gewestelijk Agentschap voor het Parkeren », hierna het Agentschap genoemd.

Het Agentschap heeft rechtspersoonlijkheid.

§ 2. – In artikel 1, A, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, wordt in de alfabetische lijst, de volgende vermelding ingevoegd : « Brussel-Parkeren, Gewestelijk Agentschap voor het Parkeren ».

*Artikel 3
Bevoegdheden*

§ 1. – Het Agentschap wordt belast met de organisatie en het beheer van het parkeren op de wegen die onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ressorteren. Het Agentschap wordt eveneens belast met het innen van de belastingen die ter uitvoering van deze ordonnantie opgelegd worden en met de controle van de uitvoering van de bepalingen ervan.

§ 2. – Het Agentschap kan bovendien de volgende taken uitvoeren :

- 1° op verzoek van een of meer gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de organisatie en het beheer van het parkeren op de openbare wegen die onder hun bevoegdheid ressorteren;
- 2° de organisatie, het beheer en de controle van het parkeren buiten de openbare weg;
- 3° het opstellen van het parkeerbeleid, in samenwerking met de diensten van het Gewest.

§ 3. – De uitvoering van de bovenvermelde taken wordt geregeld in overeenkomsten waarin de regels voor de uitvoering en de overdracht van goederen worden bepaald, met inbegrip van de financiële verbintenissen die met name de investeringen dekken die de betrokken gemeenten zijn

de la reprise par l'Agence. Ces conventions préciseront également les modalités de concertation entre l'Agence et les communes.

Article 4

§ 1^{er}. – L'Agence peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées. Le Gouvernement peut imposer un plan comptable selon les méthodes commerciales.

§ 2. – En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

Article 5
Gestion

§ 1^{er}. – L'Agence est soumise à l'autorité hiérarchique du Gouvernement.

§ 2. – La gestion journalière de l'Agence est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et nommés par le Gouvernement, selon les modalités que celui-ci détermine.

Le Gouvernement détermine les délégations de compétences qui leur sont attribuées. Il arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.

§ 3. – Sans préjudice de la loi du 16 mars 1954 relative à certains organismes d'intérêt public, le Gouvernement définit les règles de fonctionnement de l'Agence.

Article 6
Personnel

§ 1^{er}. – Sans préjudice de la loi du 16 mars 1954 relative à certains organismes d'intérêt public, le Gouvernement arrête le cadre de l'Agence et détermine le statut administratif et pécuniaire de son personnel. Il fixe par ailleurs les conditions de recrutement du personnel statutaire ainsi que du personnel contractuel.

§ 2. – Le Gouvernement nomme le personnel statutaire de l'Agence.

Article 7
Budget

Les moyens dont dispose l'Agence sont les suivants :

aangegaan alsook de financiële verliezen die voortvloeien uit de overname door het Agentschap. Deze overeenkomsten zullen ook het overleg tussen het agentschap en de gemeenten nader bepalen.

Artikel 4

§ 1. – Het Agentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de opgedragen taken. De Regering kan het Agentschap ertoe verplichten om, volgens de handelsmethoden, een boekhoudplan op te stellen.

§ 2. – Met het oog op de uitvoering van zijn taken, kan het Agentschap overeenkomsten sluiten en inrichtingen die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

Artikel 5
Beheer

§ 1. – Het Agentschap staat onder het hiërarchische gezag van de Regering.

§ 2. – Het dagelijkse beheer van het Agentschap wordt opgedragen aan een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden benoemd volgens de door haar vastgestelde regels.

De Regering bepaalt welke bevoegdheden zij krijgen. Zij stelt vast in welke gevallen hun beider handtekening niet verplicht is.

§ 3. – Onverminderd de wet van 16 maart 1954 betreffende sommige instellingen van openbaar nut, stelt de Regering de werkingsregels van het Agentschap vast.

Artikel 6
Personeel

§ 1. – Onverminderd de wet van 16 maart 1954 betreffende sommige instellingen van openbaar nut, stelt de Regering de personeelsformatie van het Agentschap vast en bepaalt zij het administratieve en geldelijke statuut van het personeel. Zij stelt bovendien de voorwaarden vast voor de aanwerving van het vaste en het tijdelijke personeel.

§ 2. – De Regering benoemt het vaste personeel van het Agentschap.

Artikel 7
Begroting

Het Agentschap beschikt over de volgende middelen :

1. les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations;
2. le produit des taxes de stationnement perçues dans le cadre de la présente ordonnance;
3. les crédits inscrits au budget de la Région;
4. les dons et legs;
5. les subsides et revenus occasionnels;
6. les emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Article 8
Taxe de stationnement

§ 1^{er}. – Il est instauré une taxe de stationnement à charge des utilisateurs de véhicules à moteur sur les voiries dont l'Agence exerce la gestion.

§ 2. – Le Gouvernement détermine :

- les redevables de la taxe ainsi que les personnes exemptées;
- les montants de la taxe, fixés en fonction de la durée et du lieu de stationnement;
- les éléments et le mode de calcul du montant de la taxe, ainsi que son adaptation à l'évolution du coût de la vie;
- les modalités de perception de la taxe par l'Agence, ainsi que la transmission des montants perçus au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale;
- les modes de preuve admis pour la détermination des redevables et des éléments nécessaires à l'établissement du montant de la taxe;
- les moyens d'investigation et de contrôle dont disposent l'Agence et le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale pour contrôler l'application de la présente ordonnance.

§ 3. – Les articles 11 à 22 de l'ordonnance du 23 juillet 1992 relative à la taxe régionale à charge des occupants d'immeubles bâtis et de titulaires de droits réels sur certains immeubles, sont d'application à la taxe visée par la présente ordonnance.

1. de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;
2. de opbrengst van de parkeerbelastingen die geïnd worden met toepassing van deze ordonnantie;
3. de kredieten ingeschreven op de begroting van het Gewest;
4. de schenkingen en legaten;
5. de subsidies en occasionele inkomsten;
6. de leningen gesloten ter uitvoering van een investeringsprogramma dat de Regering heeft goedgekeurd.

Artikel 8
Parkeerbelasting

§ 1. – Er wordt een parkeerbelasting ingevoerd voor de gebruikers van gemotoriseerde voertuigen op de wegen die het Agentschap beheert.

§ 2. – De Regering bepaalt :

- wie de belastingplichtigen en de vrijgestelden zijn;
- de bedragen van de belasting, vastgesteld naargelang de duur van het parkeren en de parkeerplaats;
- de gegevens voor de berekening en de berekeningswijze van het bedrag van de belasting, alsook de aanpassing ervan aan de evolutie van de kosten van het levensonderhoud;
- de regels voor de inning van de belasting door het Agentschap, alsook de overdracht van de geïnde bedragen aan het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de toegestane bewijsmethodes om te bepalen wie belastingplichtig is en de gegevens die nodig zijn om het bedrag van de belasting vast te stellen;
- de onderzoeks- en controlemiddelen waarover het Agentschap en het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikken om toe te zien op de toepassing van deze ordonnantie.

§ 3. – Artikel 11 tot 22 van de ordonnantie van 23 juli 1992 betreffende de gewestbelasting ten laste van bezetters van bebouwde eigendommen en houders van een zakelijk recht op sommige onroerende goederen, zijn van toepassing op de belasting bedoeld in deze ordonnantie.

Article 9
Agents chargé de la surveillance

Le gouvernement désigne, au sein de l'Agence et sur proposition du fonctionnaire dirigeant de l'Agence, les agents chargés de contrôler le respect de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution.

Article 10
Rapport au conseil

L'Agence remet au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale un rapport annuel sur ses activités.

Article 11
Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur dans les six mois de sa publication au *Moniteur belge*.

Michel VAN ROYE (F)
Bernard IDE (F)
Geneviève MEUNIER (F)

Artikel 9
Personeelsleden belast met de controle

De Regering wijst, binnen het Agentschap en op voorstel van de leidend ambtenaar van het Agentschap, de personeelsleden aan die belast worden met de controle van de naleving van deze ordonnantie en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten.

Artikel 10
Verslag aan de Raad

Het Agentschap legt de Brusselse Hoofdstedelijke Raad een jaarverslag over zijn activiteiten voor.

Artikel 11
Inwerkingtreding

Deze ordonnantie treedt in werking binnen zes maanden na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

