

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

18 JUILLET 2008

PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de la politique
du stationnement et création de
l'Agence du stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale**

Exposé des motifs

Dans toute grande entité urbaine moderne se pose avec une acuité croissante le problème de la mobilité.

Quels que puissent être les investissements pour aménager la voirie et d'une manière générale les infrastructures routières urbaines et leurs dépendances, telles que les emplacements de stationnement, la Région ne pourra indéfiniment absorber une augmentation croissante du parc automobile.

Dans le double but d'améliorer le cadre de vie des résidents de la Région et d'inciter les navetteurs à un report modal vers les transports en commun, la Région a, depuis plusieurs années, décidé d'envisager une politique de mobilité coordonnée et dynamique portant tant sur les déplacements que sur le stationnement.

A défaut d'intervention de la Région jusqu'à ce jour, la matière du stationnement est actuellement réglée par l'article 27 du Code de la route, fixé par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ainsi que par des règlements communaux adoptés non pas en application de la nouvelle loi communale (en raison de l'interdiction découlant de l'article 135, § 2, alinéa 2, 1^o *in fine*) mais sous le bénéfice de l'habilitation d'adopter des règlements complémentaires en matière de circulation routière découlant de l'article 2 des lois coordonnées le 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2007-2008

18 JULI 2008

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende de organisatie van het
parkeerbeleid en de oprichting van het
Brussels Hoofdstedelijk
Parkeeragentschap**

Memorie van toelichting

Alle grote moderne steden hebben te kampen met een sterk groeiend mobiliteitsprobleem.

Los van de investeringen in de inrichting van wegen, en van de stedelijke wegeninfrastructuur en hun aanhorigheden in het algemeen, zoals parkeerplaatsen, zal het gewest het toenemende aantal wagens niet eeuwig kunnen blijven slikken.

Het gewest streeft een dubbele doelstelling na : een beter leefkader voor de bewoners en de modale overstap naar het openbaar vervoer bij pendelaars. In dit kader wil het gewest al meerdere jaren een gecoördineerd en dynamisch mobiliteitsbeleid uitstippelen dat zowel op de verplaatsingen als op het parkeren betrekking heeft.

Bij gebrek aan tussenkomst van het gewest tot op heden wordt de parkeermaterie vandaag geregeld door artikel 27 van de wegcode, zoals bepaald door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg alsook de gemeentelijke reglementen, die niet zijn aangenomen in toepassing van de nieuwe gemeentewet (omwille van het verbod dat voortvloeit uit artikel 135, § 2, lid 2, 1^o *in fine*), maar op grond van de machtiging om aanvullende verkeersreglementen aan te nemen. Deze machtiging vloeit voort uit artikel 2 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

La compétence actuelle des Régions en la matière ressort de l'article 6, § 1^{er}, X, 1^o et 2^o*bis* de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 telle que modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, aux termes duquel, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, les Régions sont compétentes pour les routes et leurs dépendances, ainsi que pour le régime juridique de la voirie terrestre, quel qu'en soit le gestionnaire.

Pour autant que de besoin, il est souligné que lors des travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, il a été précisé d'une part que la philosophie de la loi était bien d'attribuer aux Régions des blocs de compétences homogènes et que dans la matière examinée, la compétence transférée aux Régions était une compétence de gestion au sens large et d'autre part, que le concept de « dépendances » des routes devait être interprété de manière extensive et qu'il comprenait notamment « les accotements stabilisés ou non, les fossés et les talus, les pistes cyclables, les aires de stationnement et de parcage, la signalisation et le balisage routier ... » (Doc. Parl. Chambre, s.e. 1988, n^o 516/1, p. 13).

Combinant ces dispositions avec l'article 6, § 4, 3^o de la loi spéciale du 8 août 1980 stipulant que les Gouvernements sont associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports ainsi qu'avec les travaux préparatoires concernant cette dernière disposition, la Cour d'arbitrage a, dans son arrêt n^o 174/2004 du 3 novembre 2004, confirmé très clairement que les Régions sont effectivement compétentes pour régler la gestion de la voirie terrestre au sens le plus large du terme, sous la seule réserve que cette compétence ne comprend pas le pouvoir d'adopter les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, compétence demeurée fédérale, même si les Gouvernements de Région doivent être associés à leur élaboration, cette réserve visant l'adoption des règles de circulation et des seuls règlements généraux au sens de l'article 1^{er} des lois coordonnées du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière (Code de la route par exemple).

Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) fixé par l'arrêté du Gouvernement du 12 septembre 2002 a déjà exprimé la volonté du législateur régional de mettre en oeuvre sa compétence normative en la matière. On rappellera à cet égard la formalisation de la décision du Gouvernement d'appliquer une politique coordonnée en la matière et qui apparaît notamment dans le cadre du point 8 de la priorité n^o 8 au P.R.D. (*Moniteur belge* du 15 octobre 2002, p. 46940) en soulignant déjà particulièrement les objectifs suivants :

- favoriser le stationnement des résidents à proximité immédiate de leur domicile;

De huidige bevoegdheid van de gewesten terzake blijkt uit artikel 6, § 1, X, 1^o en 2^o*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988, krachtens dewelke, wat de openbare werken en het vervoer betreft, de gewesten bevoegd zijn voor de wegen en hun aanhorigheden, alsook voor het juridisch stelsel van de landwegenis, welke ook de beheerder ervan zij.

Indien dit nodig zou zijn, wordt benadrukt dat bij de voorbereidende werkzaamheden van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen verduidelijkt werd dat enerzijds de filosofie van de wet wel degelijk was om homogene bevoegdheidspakketten aan de gewesten toe te kennen en dat in de onderzochte materie de bevoegdheid overgeheveld naar de gewesten een beheersbevoegdheid in de ruime zin was en dat anderzijds het concept « aanhorigheden » van wegen uitgebreid diende te worden geïnterpreteerd en met name « de al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de fietspaden, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en de wegbebakening ... » diende te bevatten (doc. parl. Kamer, b.z. 1988, n^o 516/1, blz. 13).

Door de combinatie van deze bepalingen met artikel 6, § 4, 3^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 dat bepaalt dat de regeringen betrokken worden bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer alsook met de voorbereidende werkzaamheden betreffende deze laatste bepaling, heeft het Arbitragehof in zijn arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004 zeer duidelijk bevestigd dat de gewesten effectief bevoegd zijn om het beheer van de landwegenis in de breedste zin van het woord te regelen, onder voorbehoud dat deze bevoegdheid niet de macht omvat om de regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer (een federale bevoegdheid) aan te nemen, zelfs al moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het ontwerpen ervan. Dit voorbehoud betreft de aanneming van verkeersregels en de algemene reglementen in de zin van artikel 1 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer (de wegcode bijvoorbeeld).

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP), dat door het regeringsbesluit van 12 september 2002 is vastgesteld, drukt reeds de wil van de gewestwetgever uit om zijn normatieve bevoegdheid terzake uit te oefenen. Hierbij wordt verwezen naar de formalisering van de beslissing van de regering om een gecoördineerd beleid te voeren. Dit komt onder meer aan bod in punt 8 van prioriteit 8 uit het GewOP (*Belgisch Staatsblad* van 15 oktober 2002, blz. 46940) dat de volgende doelstellingen duidelijk naar voren schuift :

- het bewonersparkeren in de onmiddellijke omgeving van de woonplaats bevorderen;

- encourager la rotation des emplacements dans les zones commerciales;
- dissuader et réduire l'offre de stationnement de longue durée;
- améliorer les synergies entre les parkings publics et privés hors voirie et l'offre déficitaire de stationnement en voirie.

Pour ce faire, le P.R.D. prévoyait l'élaboration par la Région en collaboration avec les communes qui la composent d'une politique efficace et coordonnée en matière de stationnement à l'échelle régionale et la création d'un instrument de gestion et de contrôle du stationnement en voirie.

Le plan régional des déplacements « IRIS » repose sur sept piliers fondamentaux dont la politique du stationnement n'est pas le moindre (les six autres piliers consistant dans les politiques appropriées dans les matières suivantes: les structures urbaines, le transport public, la circulation automobile, la circulation piétonne et l'aménagement de l'espace public, la circulation des deux-roues et le transport de marchandises).

Au départ de l'examen d'une proposition d'ordonnance portant création d'une agence régionale du stationnement (doc. C.R.B.C., s.o. 2002-2003, n° A-420/1), la Commission de l'Infrastructure chargée des Travaux publics et des Communications a organisé un large tour d'horizon de la problématique et, après nombreuses auditions, a suggéré l'adoption par le Parlement d'une résolution effectivement votée par l'ensemble des formations démocratiques le 7 mai 2004 (Doc. C.R.B.C., s.o. 2003-2004, n° A-557/1 et 2, et C.R.I. n° 30 de la séance plénière du C.R.B.C. du 7 mai 2004, séance du matin, pp. 105-107 et séance de l'après-midi, pp. 109-111). Cette résolution constate l'engorgement et l'occupation excessive de l'espace public par le trafic et le stationnement et même une saturation telle qu'il n'y a globalement plus assez d'espace disponible, en voirie ou hors voirie, pour garer tous les véhicules accédant et circulant dans la Région. Parmi les moyens préconisés par cette résolution figurent :

- a) la diminution du trafic automobile par une gestion et un contrôle efficace du stationnement;
- b) l'homogénéisation de la réglementation et du mode de contrôle sur l'ensemble du territoire régional avec une répartition des tâches entre autorités régionales et communales impliquant :
 - une planification et une réglementation au niveau de la Région;
 - une tarification du stationnement reflétant la volonté d'orienter le stationnement de longue durée hors voirie et le stationnement de courte durée en voirie;

- de parkeerrotatie in winkelzones bevorderen;
- het langparkeren ontmoedigen en beperken;
- de synergieën tussen de publieke en private parkings buiten de openbare weg en het tekort aan parkeerplaatsen op de openbare weg verbeteren.

Hiervoor bepaalt het GewOP dat het gewest, in samenwerking met de gemeenten die er deel van uitmaken, een doeltreffend en gecoördineerd parkeerbeleid op gewestniveau uitstippelt en een beheer- en controlemiddel voor het parkeren op de openbare weg creëert.

Het gewestelijk vervoerplan IRIS is opgezet rond zeven belangrijke pijlers. Een peiler die een belangrijke plaats inneemt is het parkeerbeleid (de andere zes pijlers gaan over de volgende materies : stedelijke structuur, openbaar vervoer, autoverkeer, voetgangersverkeer en de inrichting van de openbare ruimte, fietsverkeer en goederenvervoer).

Op basis van de analyse van een voorstel van ordonnantie houdende de oprichting van een Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap (doc B.H.R., g.z. 2002-2003, nr. A-420/1) heeft de Commissie voor Infrastructuur belast met Openbare Werken en Verkeer de problematiek uitgebreid bestudeerd en na talrijke hoorzittingen voorgesteld dat het parlement een resolutie zou aannemen, die door alle democratische partijen op 7 mei 2004 effectief werd gestemd (doc B.H.R., g.z. 2003-2004, nr. A-557/1 en 2, en I.V. nr. 30 van de plenaire zitting van de B.H.R. van 7 mei 2004, ochtendzitting, blz. 105-107 en namiddagzitting blz. 109-111). Deze resolutie stelt een buitensporige inpalming van de openbare ruimte door het verkeer en de geparkeerde voertuigen vast. De verzadiging is zodanig groot dat er globaal gezien op en buiten de openbare weg niet genoeg beschikbare ruimte meer is om de auto's in het gewest te parkeren. Deze resolutie beveelt de volgende middelen aan :

- a) beperkt autoverkeer via doeltreffend beheer en controle op het parkeren;
- b) eenvormige reglementering en uniform controlemiddel voor het volledige gewestelijke grondgebied met taakverdeling tussen de gewestelijke en gemeentelijke overheden :
 - planning en reglementering op gewestniveau;
 - parkeertarifiering zodat langparkeren buiten de openbare weg plaatsvindt en kortparkeren op de openbare weg;

- le fléchage des parkings publics depuis l'entrée sur le territoire régional avec mention de l'occupation du parking.

Dans le droit fil de ce qui précède, l'accord de Gouvernement de juillet 2004 contient notamment l'engagement suivant :

« La gestion globale du stationnement sera harmonisée au niveau régional. A cette fin, la Région mettra en place une agence régionale impliquant les communes. La Région veillera à garantir une harmonisation de la tarification et de la gestion des cartes riverains. La perception des redevances de stationnement sera effectuée par les communes, sans préjudice de la nécessité de financer l'agence. Le caractère public de cette gestion du stationnement sera garanti.

L'agence assurera également la mise en place du téléjalonement des parkings accessibles au public. L'objectif est d'indiquer clairement aux automobilistes les places restantes dans les différents parkings » (accord gouvernemental fixant les priorités du Gouvernement, pp. 48-49).

Le présent projet d'ordonnance tente, en application des principes précités, d'apporter une réponse aux problèmes ainsi définis et aux préoccupations rappelées par les acteurs intéressés depuis aussi longtemps.

Comme l'a souligné le Conseil d'Etat en son avis, la volonté du Gouvernement est bien de considérer que la problématique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale est une matière d'intérêt régional et qu'il peut être envisagé, dans ce cadre, de collaborer avec les communes, voire de leur imposer un certain nombre d'obligations et le cas échéant de contraindre à agir celles d'entre elles qui s'y refuseraient (voire par le procédé de la tutelle de substitution si nécessaire) même lorsqu'il s'agit de la problématique du stationnement sur les voiries communales.

Au regard des précisions souhaitées par le Conseil d'Etat, il est rappelé les éléments suivants :

- la Région fonde sa compétence matérielle sur l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o *bis* de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, les dispositions proposées touchant tant à la politique de transport pour ce qui concerne les routes et leurs dépendances qu'à la détermination du régime juridique de la voirie terrestre, quel qu'en soit le gestionnaire;
- dans un souci de cohérence et de logique, le projet d'ordonnance règle la matière du stationnement de manière uniforme sur tout le territoire de la Région, qu'il s'agisse de voiries régionales ou locales. Comme l'a également rappelé le Conseil d'Etat dans son avis (en se référant à un avis antérieur que son assemblée générale avait déjà émis à propos d'une proposition d'ordonnance visant la

- bewegwijzering van publieke parkings vanaf de toegang tot het gewestelijke grondgebied met vermelding van de bezettingsgraad van de parking.

In de lijn van wat voorafgaat, bevat het regeerakkoord van juli 2004 onder meer de volgende verbintenissen :

« Het globale parkeerbeheer moet geharmoniseerd worden op gewestelijk vlak. Hiertoe zal het gewest een gewestelijk agentschap oprichten waarbij de gemeenten betrokken worden. Het gewest zal toezien op de gewaarborgde harmonisering van de tarifiering en van het beheer van de bewonerskaarten. De inning van het parkeergeld zal gebeuren door de gemeenten ongeacht de noodzaak om het agentschap te financieren. Het openbaar karakter van dit parkeerbeheer zal gewaarborgd worden.

Het agentschap zal tevens instaan voor de dynamische telebewegwijzering van de openbare parkings. Het doel hiervan is dat aan de automobilisten duidelijk wordt meegedeeld hoeveel plaatsen er nog vrij zijn in de verschillende parkings. » (regeerakkoord dat de prioriteiten van de regering vastlegt, blz. 48-49).

In toepassing van de bovenvermelde principes probeert deze ontwerpordonnantie een antwoord te bieden aan de vastgestelde problemen en aandachtspunten die de betrokken actoren al een hele tijd opwerpen.

Zoals de Raad van State in zijn advies aangeeft, wil de regering de parkeerproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wel degelijk als een aangelegenheid van gewestelijk belang beschouwen. In dit kader kan dan ook overwogen worden om met de gemeenten samen te werken, hen zelfs een reeks verplichtingen op te leggen en hen eventueel te dwingen actie te ondernemen als zij hiervan zouden afzien (via het systeem van vervangend toezicht indien nodig), zelfs bij parkeren op de gemeentewegen.

Betreffende de preciseringen die de Raad van State wenst, wordt verwezen naar de volgende elementen :

- het gewest baseert zijn materiële bevoegdheid op artikel 6, § 1, X, lid 1, 1^o en 2^o *bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; de voorgestelde bepalingen hebben zowel betrekking op het vervoerbeleid omtrent de wegen en hun aanhorigheden als op de bepaling van het juridisch stelsel van de landwegen, wie ook de beheerder is;
- met het oog op de samenhang en de logica regelt de ontwerpordonnantie het parkeren op een eenvormige wijze op het volledige grondgebied van het gewest (gewest- en gemeentewegen). Zoals de Raad van State in zijn advies ook opmerkt (door te verwijzen naar een vorig advies dat de algemene vergadering omtrent een voorstel van ordonnantie betreffende gratis parkeren voor weinig ver-

gratuité du parking aux voitures peu polluantes), en application des dispositions précitées de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 qui fondent la compétence matérielle de la Région en la matière, celle-ci peut non seulement régler le statut des routes et de leurs dépendances, ce qui inclut les zones de stationnement, quel qu'en soit le gestionnaire (régional ou communal) mais également préciser le sort de l'usage ou de l'occupation de la voirie, quel qu'en soit le gestionnaire, en ce compris la fixation du principe et des modalités de perception d'une rétribution pour usage ou occupation de cette voirie : « la Région de Bruxelles-Capitale est, de ce fait, compétente pour décider si et dans quelle mesure les communes peuvent ou non percevoir des rétributions pour le stationnement de véhicules sur la voirie et donc, comme l'envisage la proposition d'ordonnance, pour restreindre le pouvoir que la loi du 22 février 1965 donne aux communes d'établir de telles rétributions ».

- il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement d'empiéter sur la compétence fiscale des communes, la portée du projet d'ordonnance étant limitée à la perception de redevances à charge des usagers utilisant la voirie publique, à des fins de stationnement de leurs véhicules, la redevance étant la rétribution réclamée par l'autorité en contrepartie de cette prestation.

Comme l'a rappelé le Conseil d'Etat en son avis, à la différence de la solution applicable lorsqu'est en cause un impôt, aucune disposition répartitrice de compétence ne réserve expressément au législateur fédéral la compétence de régler le pouvoir des communes d'établir des rétributions et au contraire, le prescrit de l'article 173 de la Constitution indique que la compétence de prendre des règles relatives à l'établissement de rétributions appartient, selon les hypothèses, au législateur fédéral, régional ou communautaire, ce législateur étant également compétent pour préciser si les communes peuvent ou non encore percevoir une telle rétribution :

- de la même manière, les règlements complémentaires de circulation visés aux articles 2, *2bis* et 3 de la loi relative à la circulation routière, en tant qu'ils portent sur les matières relevant de la Région, relèvent eux-mêmes de la compétence des Régions. Comme le Conseil d'Etat l'a souligné dans son avis, les règlements que les communes devront adopter dans le cadre de l'application de l'ordonnance projetée et dans le respect des règles et plans élaborés au niveau de la Région devront toutefois continuer à respecter les règles de police générale arrêtées par le Roi dans le cadre de la compétence fédérale en matière de stationnement payant et de carte communale de stationnement;
- le principe de l'autonomie communale ne porte pas atteinte à la compétence de la Région de juger du niveau

vuilende wagens reeds had uitgebracht), in toepassing van de voormelde bepalingen van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen die als grondslag dienen voor de materiële bevoegdheid van het gewest terzake, kan het gewest niet alleen het statuut van de wegen en hun aanhorigheden regelen, met inbegrip van de parkeerzones, wie ook de beheerder is (gewestelijk of gemeentelijk). Ook kan het Gewest de bestemming van het gebruik of de bezetting van de openbare weg, ongeacht de beheerder, preciseren met inbegrip van de bepaling van het principe en de modaliteiten voor de inning van een retributie voor het gebruik of de bezetting van deze weg : « Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is bijgevolg bevoegd om uit te maken of en in welke mate gemeenten al dan niet retributies mogen innen voor het parkeren van voertuigen op de weg, en dus, zoals beoogd in het voorstel van ordonnantie, om de bevoegdheid om zulke retributies in te voeren die bij de wet van 22 februari 1965 aan de gemeenten wordt toegekend, te beperken ».

- de regering heeft niet de intentie om zich in te mengen met de fiscale bevoegdheid van de gemeenten. De strekking van de ontwerpordonnantie is immers beperkt tot de inning van retributies ten laste van de mensen die de openbare weg gebruiken om hun voertuig te parkeren. De retributie is een vergoeding voor een prestatie van de overheid.

Zoals de Raad van State in zijn advies aangeeft, in tegenstelling tot de regeling die geldt wanneer het om een belasting gaat, wordt in geen enkele bevoegdheidsverdelende bepaling gesteld dat het regelen van de bevoegdheid van gemeenten om retributies te heffen, alleen tot de bemoeienis van de federale wetgever behoort. Integendeel, artikel 173 van de Grondwet geeft aan dat de bevoegdheid om regels uit te vaardigen betreffende het heffen van retributies, naargelang van het geval, een aangelegenheid van de federale wetgever, de gewestwetgever of de gemeenschapswetgever is. Deze wetgever is ook bevoegd om te preciseren of de gemeenten al dan niet dergelijke retributie nog mogen innen :

- ook de aanvullende verkeersreglementen bedoeld in de artikelen 2, *2bis* en 3 van de wet over het wegverkeer, voor zover ze betrekking hebben op de aangelegenheden waarvoor het gewest bevoegd is, vallen onder de bevoegdheid van de gewesten. Zoals de Raad van State in zijn advies aangeeft, zullen de reglementen die de gemeenten moeten vaststellen, in het kader van de toepassing van de ontwerpordonnantie en in naleving van de regels en plannen die door het gewest zijn uitgewerkt, de door de Koning vastgestelde algemene politieregels met betrekking tot het betalend parkeren en de gemeentelijke parkeerkaart moeten blijven naleven;
- het beginsel van gemeentelijke autonomie doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van het gewest om te oorde-

le plus adéquat pour régler une matière qui relève de sa compétence. Si, jusqu'à présent, la Région n'a pas légiféré en matière de stationnement et a laissé les communes régler au cas par cas et selon leurs appréciations diverses et au moyen de réglementations différentes la matière du stationnement, en ce compris sur les voiries régionales, rien ne l'empêche, et notamment sur base des motifs contenus dans les déclarations et résolutions quasi unanimes rappelées ci-dessus, de considérer qu'à l'heure actuelle, cette matière sera mieux servie à un niveau d'intervention plus général que le niveau local de façon à ce qu'elle soit réglée de manière uniforme au niveau régional pour l'ensemble du territoire régional. Au vu de la situation existante, des perspectives à court et moyen termes, des solutions quelque peu disparates actuellement apportées au problème au niveau des différentes communes, on ne peut en effet que conclure à la nécessité de gérer la matière du stationnement au niveau régional.

Indépendamment du fait qu'il serait totalement inopportun, inefficace, pour ne pas dire ingérable, de voir coexister et appliquer dans les faits une réglementation régionale uniforme applicable sur les voiries régionales sur tout le territoire de la Région et 19 réglementations locales applicables sur les voiries communales respectivement sur le territoire de chacune des 19 communes qui composent la Région, il est devenu indispensable de coordonner et d'unifier en une réglementation unique poursuivant une politique régionale globale toutes les règles devant être adoptées en matière de stationnement sur l'ensemble des voiries quel qu'en soit le gestionnaire. Il ne faut pas de longues démonstrations pour comprendre qu'à défaut d'une réglementation applicable sur le territoire de toute la Région, les objectifs définis dans le préambule du présent exposé des motifs et rappelés dans les plans, déclarations, résolutions et accords qui y sont cités, ne pourront être atteints et que persisteront les effets pervers de la coexistence de réglementations locales distinctes dont les moindres ne sont pas les différences de réglementation, parfois inexplicables, d'une commune à une autre, les problèmes de report de stationnement d'une commune vers une autre ou le caractère inéquitable des cartes de stationnement octroyées aux riverains de voiries situées à proximité immédiate des limites territoriales entre communes.

Ce sont donc bien des objectifs d'intérêt général et la nécessité de recourir à des outils globaux de gestion de la problématique de la mobilité et du stationnement qui justifient l'intervention de la Région en cette matière et, par voie de conséquence, la limitation apportée dorénavant aux pouvoirs des communes en cette même matière même si l'esprit de la réforme est bien une collaboration entre les différents niveaux de pouvoir dans la poursuite d'un intérêt public commun mais qui, pour les raisons évoquées ci-dessus, doit dorénavant être globalisé au niveau régional.

*
* *

len wat het meest geschikte niveau is om een aangelegenheid te regelen die hem toekomt. Het gewest is tot op heden niet wetgevend opgetreden inzake parkeren en heeft de gemeenten deze materie geval per geval, op basis van hun eigen beoordelingen en via verschillende reglementeringen laten regelen, met inbegrip van de gewestwegen. Maar niets belet het gewest, onder meer op basis van de redenen in de hierboven aangehaalde bijna unanieme verklaringen en intenties, om te oordelen dat deze aangelegenheid vandaag beter zal worden geregeld op een meer algemeen bestuursniveau dan het lokale niveau zodanig dat ze op een eenvormige manier op gewestniveau wordt geregeld voor het hele gewestelijke grondgebied. In het licht van de bestaande situatie, de prospectieven op korte en middellange termijn, de uiteenlopende oplossingen die vandaag door de verschillende gemeenten worden gehanteerd, kunnen we inderdaad besluiten dat het parkeren absoluut op gewestniveau moet worden beheerd.

Los van het feit dat het totaal onaangewezen, ondoeltreffend en onbeheersbaar zou zijn dat naast een eenvormige gewestelijke reglementering voor alle gewestwegen op het grondgebied van het gewest er ook 19 lokale reglementeringen voor de gemeentewegen, respectievelijk gelegen op het grondgebied van de 19 gemeenten van het gewest, zouden bestaan en worden toegepast, is het absoluut noodzakelijk om alle parkeerregels die moeten worden vastgesteld op alle wegen, wie de beheerder ook is, te coördineren en in één reglementering die een gewestelijk totaalbeleid beoogt, te bundelen. Er zijn geen lange uiteenzettingen nodig om in te zien dat bij gebrek aan een reglementering voor het volledige gewestelijke grondgebied, de doelstellingen die in de preambule van deze memorie van toelichting vervat zijn en die in de daarin opgesomde plannen, verklaringen, intenties en akkoorden zijn hernomen, niet kunnen worden bereikt. In dit geval zullen ook de perverse gevolgen blijven voortbestaan van het samengaan van aparte lokale reglementeringen met soms onverklaarbare verschillen van gemeente tot gemeente, het probleem van de parkeerverhuiving naar een andere gemeente en het oneerlijke aspect van de parkeerkaarten toegekend aan bewoners van straten gelegen in de onmiddellijke omgeving van de gemeentegrenzen.

Het zijn dus duidelijk de doelstellingen van algemeen belang en de nood aan globale beheersmiddelen inzake mobiliteit en parkeren die de tussenkomst van het gewest in deze aangelegenheid verantwoorden alsook bijgevolg de beperking die voortaan aan de gemeenten in deze wordt opgelegd, zelfs al streeft de hervorming naar een samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus met het oog op het openbaar belang. Maar omwille van de hierboven aangehaalde redenen dient de samenwerking op gewestniveau te worden gebracht.

*
* *

La politique du stationnement proposée repose sur une planification à plusieurs niveaux, la fixation de zones de stationnement réglementé et la création d'une Agence du stationnement régionale chargée d'exécuter concrètement les politiques arrêtées.

A. La planification

La politique régionale à suivre en matière de stationnement doit d'abord être formalisée dans un plan fixant au niveau régional les objectifs généraux ainsi que des règles de base communes et cohérentes applicables sur tout le territoire de la Région en matière de stationnement tant en ce qui concerne les voiries régionales que les voiries communales.

Ce plan doit poursuivre un double but : l'aménagement d'une ville demeurant accessible tout en redevenant plus agréable à vivre pour ses résidents. Le territoire urbain régional doit pouvoir continuer à évoluer et à se développer tout en diminuant la pression automobile (à cet égard, le P.R.D. imposait déjà une diminution de 20 % du trafic automobile).

Les pôles économiques, sociaux et culturels les plus importants doivent être accessibles par tous les modes de transport.

Le plan de politique régionale du stationnement sera dès lors constitué d'un volet indicatif soulignant au départ d'un état des lieux existant les objectifs à suivre par les acteurs régionaux et communaux et d'un volet réglementaire fixant notamment le nombre total de places de stationnement admissibles en voirie sur l'ensemble du territoire régional, le nombre de places de stationnement par zones réglementées définies par le présent projet et la signalisation uniforme retenue dans le respect bien entendu des règles générales fixées au niveau fédéral.

Des normes communes en matière de stationnement sont en outre visées dans le présent projet d'ordonnance en vue d'une uniformisation des zones de stationnement réglementé, des tarifs et des horaires applicables.

La mise en œuvre des objectifs ainsi définis et dans le respect des principes généraux applicables à l'ensemble du territoire régional est assurée par l'adoption au niveau local de plans de stationnement. Ces plans sont des plans d'action fixés par les communes en ce qui concerne l'ensemble des voiries – tant communales que régionales – situées sur leur territoire.

Ces plans concrets rendent opérationnel le plan de politique régionale du stationnement en couvrant tous les aspects de la problématique: analyse des objectifs à atteindre, aménagement et équipement des zones de stationnement, organisation des modes et moyens de contrôle ainsi que perception des redevances éventuelles de stationnement.

Het voorgestelde parkeerbeleid steunt op een planning op meerdere niveaus, de bepaling van gereguleerde parkeerzones en de oprichting van een gewestelijk Parkeeragentschap voor de concrete uitvoering van het vastgestelde beleid.

A. Planning

Het te volgen gewestelijke parkeerbeleid moet eerst geformaliseerd worden in een plan dat, op gewestniveau, de algemene doelstellingen en gemeenschappelijke en samenhangende basisregels bepaalt die op het volledige gewestelijke grondgebied, zowel op de gewest- als de gemeentewegen, van toepassing zijn.

Dit plan moet een dubbele doelstelling nastreven : een stad inrichten die én bereikbaar blijft én weer aangenaam om wonen wordt voor de bewoners. Het gewestelijke stedelijke grondgebied moet zich verder kunnen ontwikkelen terwijl de autodruk wordt beperkt (in dit opzicht legt het GewOP reeds een daling met 20 % van het autoverkeer op).

De belangrijkste culturele, sociale en economische problemen moeten voor alle vervoermiddelen bereikbaar zijn.

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan bevat dus een informatief luik met, op basis van een bestaande analyse, de doelstellingen die de gewestelijke en gemeentelijke actoren moeten volgen. Ook is er een reglementair luik dat onder meer het maximale toegelaten aantal parkeerplaatsen op de openbare weg op het volledige gewestelijke grondgebied bepaalt alsook het aantal parkeerplaatsen per gereguleerde zone bepaald door dit ontwerp en de gekozen eenvormige signalisatie, uiteraard met inachtneming van de algemene regels die op federaal niveau zijn vastgesteld.

Ook komen er gemeenschappelijke parkeernormen in deze ontwerpordonnantie aan bod. Doel is de gereguleerde parkeerzones en de geldende tarieven en uren te uniformiseren.

Door parkeerplannen op lokaal niveau vast te stellen, kunnen deze doelstellingen, met inachtneming van de algemene principes die op het volledige gewestelijke grondgebied van toepassing zijn, gerealiseerd worden. Het gaat hier om actieplannen die door de gemeenten voor alle gewest- en gemeentewegen gelegen op hun grondgebied zijn vastgesteld.

Deze concrete plannen operationaliseren het gewestelijk parkeerbeleidsplan. Alle aspecten met betrekking tot de problematiek komen er aan bod zoals de analyse van de te bereiken doelstellingen, de inrichting en uitrusting van de parkeerzones, de organisatie van de controlewijzen en -middelen en de inning van eventuele parkeerretributie.

L'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, dont la création est visée par le présent projet, constituera à cet égard un instrument d'information et d'aide ainsi que, pour les communes qui le souhaiteraient, d'intervention directe.

Des mécanismes de consultation et de coordination sont mis en place afin d'assurer d'une part une cohérence entre les différents plans et d'éviter d'autre part les effets négatifs qu'un plan communal pourrait générer sur le stationnement dans des communes limitrophes situées dans la Région.

Afin d'éviter toute ambiguïté quant au caractère de l'intervention des communes dans le cadre de la politique régionale de mobilité coordonnée poursuivie par le Gouvernement, il est précisé, selon le souhait émis par le Conseil d'Etat, que dans la mise en œuvre des objectifs recherchés, la collaboration des communes n'est pas facultative mais au contraire, qu'elle doit trouver place et s'intégrer dans le cadre plus général défini au niveau régional. Il est clair qu'à défaut pour les communes d'élaborer des plans d'action communaux de stationnement, d'adopter les mesures d'exécution de ces plans d'action et d'intervenir sur le terrain afin de faire respecter l'ensemble intégré de la réglementation en matière de stationnement, toute politique en la matière manquerait de la moindre effectivité. Il en découle la nécessaire adhésion des communes aux mécanismes instaurés et le recours, en cas d'abstention d'agir dans le cadre général ainsi tracé, à des mécanismes de contrainte ou de tutelle pouvant aller jusqu'à la substitution en cas de défaillance avérée.

Si la participation des communes à l'Agence du stationnement est, elle, facultative (les communes peuvent être associées dans les limites prévues au projet d'ordonnance mais n'y sont pas obligées), il n'en découle aucune contradiction ni incertitude : dans le cadre de la constitution de l'Agence du stationnement, outil d'exécution de la politique de stationnement coordonné, les communes sont libres de participer ou non au capital de cette société de droit public, à l'assemblée des actionnaires et au conseil d'administration de cette société mais cette participation facultative à l'outil d'exécution que constitue l'Agence ne remet bien entendu pas en cause le caractère obligatoire de la collaboration des communes dans la politique régionale de stationnement elle-même.

Enfin, en se référant à des dispositions de droit international relatives à la participation et à l'information du public en matière d'environnement et en matière d'incidences sur l'environnement dont plus particulièrement la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 relative à l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement d'une part et la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement d'autre part, le Conseil d'Etat a estimé nécessaire d'organiser dans le projet d'ordonnance lui-même la participation

Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, waarvan de oprichting voorzien is in dit ontwerp, zal in dit opzicht een informatie- en steunmiddel zijn alsook een rechtstreeks interventiemiddel voor de gemeenten die dit wensen.

Consultatie- en coördinatie-instrumenten worden ingevoerd om enerzijds de samenhang tussen de verschillende plannen te waarborgen en anderzijds te vermijden dat een gemeentelijk plan een negatieve impact zou hebben op het parkeren in de aangrenzende gemeenten gelegen in het gewest.

Om misverstanden te vermijden met betrekking tot de deelname van de gemeenten aan het gewestelijke gecoördineerde mobiliteitsbeleid dat de regering wil uitstippelen, wordt, zoals aanbevolen door de Raad van State, verduidelijkt dat bij de uitvoering van de vooropgestelde doelstellingen de medewerking van de gemeenten niet facultatief is. Deze moet daarentegen ingebed zijn in het meer algemene kader dat op gewestniveau is bepaald. Het is duidelijk dat als de gemeenten geen gemeentelijke parkeeractieplannen uitwerken, de maatregelen ter uitvoering van deze actieplannen niet aannemen en op het terrein niet tussenkomen om de parkeerreglementering in haar geheel te doen naleven, het beleid terzake zijn effect mist. Daarom moeten de gemeenten aansluiten bij de ingevoerde mechanismen en kan er, indien zij geen actie ondernemen in het algemene kader, een beroep gedaan worden op het dwangbevel of het toezicht waarbij men zelfs in de plaats kan treden van de in gebreke zijnde gemeente.

De deelname van de gemeenten aan het Parkeeragentschap is facultatief (de gemeenten kunnen meewerken binnen het kader dat voorzien is in de ontwerpordonnantie, maar ze zijn hiertoe niet verplicht). Dit gegeven brengt geen enkele tegenstelling of onduidelijkheid met zich mee : bij de oprichting van het Parkeeragentschap – middel ter uitvoering van een gecoördineerd parkeerbeleid – kunnen de gemeenten op vrijwillige basis al dan niet deelnemen aan het kapitaal van deze vennootschap van publiek recht, aan de vergadering van de aandeelhouders en aan de raad van bestuur van deze vennootschap. Deze facultatieve deelname aan het uitvoeringsmiddel, namelijk het Agentschap, stelt het verplichte karakter van de medewerking van de gemeenten aan het gewestelijke parkeerbeleid uiteraard niet in vraag.

De Raad van State verwijst naar bepalingen van internationaal recht betreffende de deelname en de voorlichting van het publiek inzake leefmilieu en gevolgen voor het leefmilieu waaronder specifiek het Verdrag van Aarhus van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden enerzijds en de richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's anderzijds. De Raad van State vindt het noodzakelijk om in de ontwerpordonnantie enerzijds een regeling uit te werken voor de inspraak

du public lors de l'élaboration des plans de stationnement d'une part et de compléter la procédure d'élaboration des plans d'action communaux de stationnement afin d'envisager leur incidence éventuelle sur l'environnement d'autre part (au motif que l'avant-projet d'ordonnance disposait que les plans d'action communaux de stationnement comprenaient notamment un inventaire des travaux d'infrastructure nécessaires à l'exécution des plans d'action communaux de stationnement).

- a) La première observation du Conseil d'Etat a été entièrement suivie en manière telle que le projet d'ordonnance prévoit et organise des enquêtes publiques tant en ce qui concerne le projet de plan de politique régionale du stationnement (article 10 du projet) qu'en ce qui concerne les projets de plans d'action communaux de stationnement (article 15 du projet).
- b) Le Gouvernement estime toutefois qu'il serait disproportionné d'imposer une évaluation des incidences à l'occasion de l'élaboration de tout plan d'action communal de stationnement alors que la réalisation de travaux d'infrastructure nécessaires à l'exécution de pareils plans, loin d'être systématique, apparaîtra au contraire marginale.

B. La fixation de zones de stationnement réglementées

Dans le but de dissuader le stationnement de longue durée en voirie et d'encourager au contraire la rotation des emplacements disponibles, le stationnement est réglementé et ce, de manière différente selon la zone examinée.

Pour assurer une cohérence d'ensemble, le stationnement réglementé est décliné en trois types de zones sur l'ensemble des voiries du territoire régional, qu'il s'agisse de voiries régionales ou de voiries communales :

- les zones rouges dans lesquelles, sauf dérogation, le stationnement est soumis au paiement d'une redevance de stationnement à charge de tout utilisateur; le montant de la redevance et la fixation d'une durée maximale de stationnement de deux heures dans cette zone répondent au souci d'assurer la plus grande rotation possible et de dissuader au maximum le stationnement de longue durée;
- les zones vertes dans lesquelles, en principe, le stationnement est soumis au paiement d'une redevance de stationnement à charge de tout utilisateur; le montant de la redevance est moins élevé dans cette zone dès lors que si les préoccupations et objectifs cités à propos de la zone rouge sont également présents, leur intensité y est moindre;
- les zones bleues dans lesquelles le stationnement est conditionné par l'utilisation d'un disque de stationnement imposé à tous, sauf dérogation.

van het publiek bij de opmaak van parkeerplannen en anderzijds de procedure voor de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen aan te vullen voor de eventuele gevolgen ervan op het milieu (het voorontwerp van ordonnantie bepaalt immers dat de gemeentelijke parkeeractieplannen onder meer uit de inventaris van de infrastructuurwerken moeten bestaan die nodig zijn voor de uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen).

- a) Aan de eerste opmerking van de Raad van State werd volledig gevolg gegeven. De ontwerpordonnantie voorziet en organiseert openbare onderzoeken voor zowel het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan (artikel 10 van het ontwerp) als voor de ontwerpen van gemeentelijk parkeeractieplan (artikel 15 van het ontwerp).
- b) De regering vindt het echter buitenmaats om een beoordeling van de gevolgen op te leggen in het kader van de opmaak van een gemeentelijk parkeeractieplan, terwijl de infrastructuurwerken die nodig zijn voor de uitvoering van dergelijke plannen, verre van systematisch, daarentegen marginaal zullen lijken.

B. De bepaling van gereguleerde zones

Om het langparkeren op de openbare weg te ontmoedigen en de parkeerrotatie te bevorderen, wordt het parkeren verschillend gereguleerd in functie van de zone.

Met het oog op een volledige samenhang wordt het gereguleerd parkeren onderverdeeld in drie soorten zones op alle wegen (gewest- en gemeentewegen) gelegen op het gewestelijke grondgebied :

- de rode zones waarin, behoudens afwijking, het parkeren onderworpen is aan de betaling van een parkeerretributie door elke gebruiker; het bedrag van de retributie en de beperking van de maximale parkeertijd tot twee uur in deze zone zorgen voor een zo groot mogelijke rotatie. Ook het langparkeren wordt zo maximaal ontmoedigd;
- de groene zones waarin, in principe, het parkeren onderworpen is aan de betaling van een parkeerretributie door elke gebruiker; het bedrag van deze retributie is in deze zone kleiner. Ook hier gelden de reeds vermelde aandachtspunten en doelstellingen omtrent de rode zone, weliswaar in mindere mate.
- de blauwe zones waarin het parkeren gekoppeld is aan het gebruik van een parkeerschijf dat aan iedereen wordt opgelegd, behoudens afwijking.

Le projet prévoit la possibilité pour le Gouvernement de créer le cas échéant d'autres types de zones de stationnement réglementé en fonction de besoins particuliers éventuels. On pense par exemple à des zones « uniquement riverains ».

Pour le surplus, le principe du stationnement gratuit et à durée illimitée est d'application partout ailleurs, dans le respect bien entendu du Code de la route et de toute autre mesure prise en matière de circulation.

Le projet institue des redevances de stationnement uniformes sur l'ensemble du territoire régional.

Comme déjà exposé ci-dessus, et comme rappelé par le Conseil d'Etat en son avis, la Région est incontestablement compétente pour réglementer l'usage ou l'occupation de la voirie, en ce compris la fixation du principe et des modalités de perception d'une redevance.

Les redevances constituent la contrepartie de prestations fournies par l'autorité. Il ressort de la jurisprudence de la Cour de Cassation du 19 novembre 1954 déjà, que l'autorité régionale ne peut établir une redevance sur le stationnement que lorsqu'elle fournit une contre-prestation effective qui ne consiste pas uniquement en la mise à disposition d'une partie de la voie publique. Une redevance se justifie si l'autorité fournit une « plus-value ». L'installation d'horodateurs et le contrôle du respect du temps de stationnement sont clairement considérés comme étant des prestations particulières qui ne découlent pas nécessairement des obligations de l'autorité en matière de sécurité et de tranquillité publique, mais du souci de permettre la réalisation d'un nécessaire roulement des véhicules. En limitant le temps de stationnement et en assurant le contrôle et le respect des limites ainsi fixées pour permettre une rotation des véhicules et ainsi à tous les usagers de bénéficier d'un accès à un nombre par définition réduit de places de stationnement en voiries, l'autorité compétente fournit un service spécifique qui ne tombe pas dans le champ de ses obligations légales et qui peut par conséquent justifier une redevance. Il est confirmé dans la doctrine que l'établissement d'une redevance est justifié par les frais particuliers de contrôle et de surveillance pour l'usage spécifique qui est fait de la voie publique.

Pour plusieurs raisons, il a été opté pour une redevance et pas pour une taxe régionale de stationnement. D'abord se pose la nécessité de doter l'Agence du stationnement de moyens de fonctionnement propres. Une taxe régionale de stationnement aurait mené à un financement compliqué de l'Agence du stationnement. La taxe aurait en effet fait partie des recettes générales de la Région, ce qui aurait requis une dotation annuelle à l'agence pour ce financement. En outre, dans ce cas, il aurait été impossible pour l'Agence de transférer des recettes aux années suivantes, ce qui aurait rendu très difficile la réalisation d'investissements à moyen et à long terme. C'est précisément cette vision à long terme qui constitue un des éléments à garantir par l'Agence dans

Het ontwerp voorziet in de mogelijkheid voor de regering om eventueel andere soorten geregelende parkeerzones in te voeren in functie van eventuele bijzondere behoeften. Bijvoorbeeld zones « enkel buurtbewoners ».

Het principe van gratis parkeren met onbeperkte parkeertijd is overal elders van toepassing, uiteraard met inachtneming van de wegcode en van elke verkeersmaatregel.

Het ontwerp voert een eenvormige parkeerretributie in voor het volledige grondgebied van het gewest.

Zoals hierboven reeds uiteengezet en aangegeven in het advies van de Raad van State, is het gewest onbetwistbaar bevoegd om het gebruik of de bezetting van de weg te regelen, met inbegrip van de bepaling van het principe en de modaliteiten voor de inning van een retributie.

Een retributie is een vergoeding voor een prestatie van de overheid. Uit de rechtspraak van het Hof van Cassatie van 19 november 1954 kan reeds afgeleid worden dat de gewestelijke overheid enkel een parkeerretributie kan invoeren wanneer daar een effectieve tegenprestatie tegenover staat die niet louter bestaat in het ter beschikking stellen van een gedeelte van de openbare weg. Een retributie is verantwoord als de overheid voor « een toegevoegde waarde » zorgt. Het is duidelijk dat de installatie van parkeerautomaten en de controle op het respecteren van de parkeertijden bijzondere diensten uitmaken die niet zozeer voortvloeien uit de verantwoordelijkheid van de overheid voor openbare rust en veiligheid maar wel uit de bekommernis om de noodzakelijke roulatie van voertuigen te bewerkstelligen. Door de parkeertijd te beperken en de controle en de naleving van de aldus bepaalde limieten te waarborgen zodat de voertuigen roteren en alle gebruikers toegang krijgen tot een per definitie beperkt aantal parkeerplaatsen op de openbare weg, levert de bevoegde overheid aldus een specifieke prestatie die buiten haar eigenlijke wettelijke verplichtingen valt en die bijgevolg een retributie kan rechtvaardigen. In de rechtsleer wordt bevestigd dat de heffing van een retributie gerechtvaardigd wordt door de bijzondere controle- en toezichtskosten voor het specifieke gebruik dat van de openbare weg gemaakt wordt.

Om verschillende redenen werd dus voor een retributie en niet voor een gewestelijke parkeerbelasting gekozen. Eerst en vooral was er de noodzaak om het Parkeeragentschap eigen werkingsmiddelen te geven. Een gewestelijke parkeerbelasting zou hebben geleid tot een ingewikkelde financiering van het Parkeeragentschap. De belasting zou immers in de algemene inkomsten van het gewest zijn terechtgekomen waarbij een jaarlijkse dotatie aan het Parkeeragentschap nodig zou geweest zijn om dit te financieren. Bovendien zou het in dat geval onmogelijk geweest zijn voor het Parkeeragentschap om inkomsten over te boeken naar de volgende jaren, wat investeringen op middellange en lange termijn zeer ingewikkeld zou gemaakt

la politique du stationnement. La redevance permet d'éviter ces difficultés et d'attribuer directement à l'Agence les recettes issues du stationnement.

Il ressort également des exemples en Flandre et en Wallonie que de nombreuses villes de moyenne et grande taille ont opté pour la redevance. L'expérience fructueuse réalisée à la Ville de Bruxelles montre que ce choix n'implique pas forcément la sous-traitance du contrôle du stationnement réglementé. En plus, le Gouvernement s'est aussi prononcé pour la non-crédation de nouvelles taxes. Il vise d'ailleurs explicitement à ne pas augmenter la pression fiscale au cours de la législation actuelle.

Enfin, un des objectifs de cet ordonnance étant une uniformisation des tarifs sur tout le territoire de la Région Bruxelles-Capitale afin de rendre transparent la politique de stationnement pour tout conducteur, seule une redevance régionale unique est en mesure d'atteindre cet objectif de manière contraignante. Le passé nous a en effet montré que l'uniformité à Bruxelles n'est pas atteinte par le biais de 19 règlements-taxe ou règlements-redevance parallèles.

Alors que l'avant-projet habitait le Gouvernement à prévoir une procédure de recours en matière de redevance de stationnement, le Conseil d'Etat a relevé dans son avis qu'il appartenait au législateur de décider lui-même de l'organisation d'un tel recours et d'en fixer les règles principales. Sur ce point également, l'avis du Conseil d'Etat a été suivi, le projet précisant qu'en cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai imparti, le recouvrement de la redevance sera poursuivi devant les tribunaux au nom de la Région. La procédure applicable en cas de non-paiement volontaire de la redevance est dès lors fixée dans l'ordonnance elle-même.

Quant au contrôle et au produit de la redevance de stationnement, il est prévu que celle-ci permet non seulement de faire fonctionner l'Agence régionale du stationnement, mais aussi de continuer à soutenir les finances communales.

Dans l'état actuel des choses, les recettes devraient revenir au gestionnaire de la voirie, ce qui impliquerait que les recettes issues des voiries régionales reviennent à la Région et celles issues des voiries communales aux communes. Ce rapport s'élève actuellement à 1/3 (recettes des voiries régionales) et à 2/3 (recettes des voiries communales). Afin d'éviter des calculs fastidieux et ne pas priver les communes d'une ressource financière, la Région s'est abstenue jusqu'à ce jour de revendiquer la part des recettes de stationnement qui lui reviendrait sur les voiries régionales.

Le projet d'ordonnance prévoit une redevance de stationnement régionale mais en maintenant l'intervention des communes en collaboration avec l'Agence du stationnement.

hebben. Juist deze langetermijnvisie is een van de facetten die het Parkeeragentschap in het parkeerbeleid moet garanderen. Via de parkeerretributie kunnen deze moeilijkheden vermeden worden en de opbrengsten van het parkeerbeleid rechtstreeks aan het Parkeeragentschap worden toegewezen.

Ook blijkt uit een aantal Vlaamse en Waalse voorbeelden dat veel grote en middelgrote steden voor de retributie gekozen hebben. Dat dit niet noodzakelijk moet leiden tot een uitbesteding van de controle op het gereguleerd parkeren blijkt uit het succesvolle voorbeeld van de stad Brussel. Bovendien is het de wens van de regering om geen nieuwe belastingen te creëren. Het is immers een expliciete doelstelling van de regering om de belastingsdruk tijdens de lopende legislatuur niet te verhogen.

Tot slot zijn eenvormige tarieven op het volledige grondgebied van het gewest een van de doelstellingen van deze ordonnantie zodat het parkeerbeleid voor elke automobilist transparant is. Met één enkele gewestretributie kan deze doelstelling bereikt worden op een bindende wijze. Het verleden heeft immers aangetoond dat uniformiteit in Brussel door middel van 19 gelijklopende belastings- of retributiereglementen niet te bereiken viel.

Het voorontwerp machtigt de regering om een beroepsprocedure inzake de parkeerretributie te voorzien. De Raad van State merkt in zijn advies op dat het aan de wetgever zelf is om te besluiten of hij dergelijk beroep organiseert en om de voornaamste regels ervan vast te stellen. Ook voor dit punt werd het advies van de Raad van State gevolgd. Het ontwerp preciseert dat bij niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de voorgeschreven termijn de inning van de retributie voor de rechtbank in naam van het gewest zal worden verzocht. De procedure die bij opzettelijke niet-betaling van de retributie wordt toegepast, wordt dan ook in de ordonnantie zelf bepaald.

Wat de controle op en de opbrengst van de parkeerretributie betreft, is het de bedoeling dat die zowel de werking van het gewestelijk Parkeeragentschap toelaat alsook de gemeentelijke financiën blijven ondersteunen.

In de huidige stand van zaken zouden de inkomsten moeten toekomen aan de wegbeheerder. Dit zou inhouden dat de opbrengsten van de gewestwegen toekomen aan het gewest en de deze van de gemeentewegen aan de gemeenten. Deze verhouding bedraagt momenteel 1/3 (inkomsten op gewestwegen) en 2/3 (inkomsten op gemeentewegen). Om vervelende berekeningen te vermijden en de gemeenten niet van inkomsten te beroven, heeft het gewest tot op heden ervan afgezien om zijn aandeel van de parkeerinkomsten op de gewestwegen op te eisen.

De ontwerpordonnantie voorziet in een gewestelijke parkeerretributie maar behoudt de deelname van de gemeenten, in samenwerking met het Parkeeragentschap,

ment notamment au niveau du contrôle et de la perception des redevances. Pour des raisons d'uniformité en matière de contrôle du stationnement sur les voiries régionales et communales, il n'est pas opportun de prévoir du personnel de contrôle tant régional (pour les voiries régionales) que communal (pour les voiries communales) au sein d'une même commune. C'est pourquoi il a été opté pour le principe de contrôle communal tant sur les voiries communales que régionales situées sur son territoire. L'agence du stationnement ne s'occupera du contrôle sur les voiries communales et régionales dans une commune que celle-ci en fait la demande.

Concrètement, si la totalité des recettes du stationnement en voirie (redevances ordinaires ou forfaitaires de stationnement) constituent des recettes des communes, celles-ci en ristourneront une partie à l'Agence de stationnement.

D'une part, les coûts d'intervention des communes (coûts des contrôles et de la perception des redevances dûment justifiés) seront couverts par les recettes issues de la redevance.

D'autre part, et après déduction de tous les coûts exposés par les communes dans le cadre du contrôle et de la perception des redevances de stationnement, le solde net sera réparti à concurrence de 85 % au profit des communes, les 15 % restants demeurant à l'Agence pour couvrir tous ses autres frais de fonctionnement et charges d'investissement, notamment en matière de parkings. La part globale communale de 85 % sera répartie entre les communes sur base d'une clé de répartition entre les 19 communes, les calculs étant opérés commune par commune. Seront pris en compte les prestations réalisées dans chaque commune ainsi que le montant total des redevances de stationnement perçues sur le territoire de chaque commune.

Parallèlement à une comptabilité globale au niveau régional, l'Agence tiendra donc une comptabilité commune par commune permettant d'identifier avec précision l'origine de toutes les redevances de stationnement qu'elle percevra.

Au cas où la commune délègue volontairement la percevoir à l'Agence du stationnement ou si le Gouvernement décide de charger l'Agence du stationnement de la perception en cas de gestion défectueuse ou frauduleuse, le même principe s'applique. L'Agence de stationnement sera indemnisée pour les services faites (en matière de contrôle et de perception) et transfère 85 % des bénéfices éventuelles aux communes tandis qu'elle garde elle-même 15 %.

*
* *

C'est afin de rencontrer le vœu régulièrement rappelé de réserver cette mission aux seules autorités publiques ainsi que d'éviter une dispersion des modes de contrôle et des difficultés pouvant naître de l'intervention d'opérateurs

ouder meer qua controle en inning van de retributies. Om redenen van uniformiteit van controle op het parkeren op de gewest- en de gemeentewegen is het niet opportuun om zowel gewestelijk (voor gewestwegen) als gemeentelijk (voor gemeentewegen) controlepersoneel in eenzelfde gemeente te voorzien. Daarom is gekozen voor het principe van gemeentelijke controle zowel op de gemeente- als op de gewestwegen op haar grondgebied. Enkel als een gemeente daarom verzoekt, zal het Parkeeragentschap zich met de controle op de gemeente- en de gewestwegen in een gemeente bezighouden.

Concreet, ofschoon het geheel van de parkeerinkomsten op de openbare weg (gewone of forfaitaire parkeerretributies) de inkomsten van het de gemeenten uitmaken, zullen zijn een deel ervan aan het Parkeeragentschap doorstorten.

Eenzijds zullen de inkomsten uit de retributie de interventiekosten van de gemeenten (de bewezen kosten inzake controle en inning van retributies) dekken.

Anderzijds, na aftrek van alle kosten van de gemeenten in het kader van de controle en de inning van de parkeerretributies zal het nettosaldo verdeeld worden a rato van 85 % voor de gemeenten. De overige 15 % is voor het Agentschap om al zijn andere werkingskosten en investeringslasten, onder meer inzake parkings, te dekken. Het gemeentelijke globale deel van 85 % zal onder de gemeenten verdeeld worden op basis van een verdeelsleutel tussen de 19 gemeenten. De berekeningen gebeuren per gemeente. Worden in aanmerking genomen de prestaties uitgevoerd in elke gemeente alsook het totaalbedrag van de parkeerretributies die op het grondgebied van elke gemeente geïnd zijn.

Er zal een globale boekhouding zijn op het niveau van het gewest. Het Agentschap zal een boekhouding per gemeente bijhouden zodat de herkomst van alle parkeerretributies duidelijk geïdentificeerd kunnen worden.

Indien de inning vrijwillig door een gemeente wordt overgedragen aan het Parkeeragentschap of indien de Regering beslist om het Parkeeragentschap te belasten met de inning ingeval van gemeentelijk wanbeleid of inactie geldt hetzelfde principe. Het Parkeeragentschap wordt dan vergoed voor de geleverde diensten (controle en/of inning) en stort 85 % van de eventuele winst door naar de gemeenten terwijl het 15 % zelf behoudt.

*
* *

Regelmatig werd de wens uitgesproken om deze opdracht enkel aan de overheid voor te behouden. Verder wil men niet alleen een verspreiding van de controlewijzen en moeilijkheden die kunnen voortvloeien uit de tussenkomst

privés agissant en qualité de concessionnaires et selon des calendriers et des techniques différents que le projet impose aux communes de ne plus se lier avec des personnes privées dans le cadre de la mission de contrôle en matière de stationnement. Une période transitoire est prévue pour régler les cas dans lesquels des conventions existaient déjà.

C. La création d'une Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

La mise en œuvre des objectifs définis se doit d'être confiée à un organisme spécialisé et créé au niveau régional. Cette idée reflète d'ailleurs celle émise par tous les acteurs concernés depuis de nombreuses années et encore rappelée dans la résolution votée par le Parlement le 7 mai 2004 et reprise dans l'accord du Gouvernement.

Afin d'atteindre les objectifs définis dans le projet d'ordonnance, le projet prévoit la création d'une société anonyme de droit public permettant d'associer la Région et les communes de la Région intéressées. Au niveau de l'Agence, la participation des communes à sa constitution et à ses organes de gestion est facultative. Comme déjà explicité plus haut, cette participation facultative à la gestion de l'outil d'exécution que constitue l'Agence du stationnement ne remet d'aucune manière en cause le caractère contraignant de l'intervention des communes dans la politique régionale de stationnement elle-même.

D'un type « *sui generis* », cette société anonyme sera dotée de la personnalité juridique et composée d'une assemblée des associés et d'un conseil d'administration. Elle sera constituée sous la forme d'une société anonyme soumise au Code des sociétés sous réserve des dispositions précises de l'ordonnance et des statuts qui seront soumis à l'approbation du Gouvernement. Sa gestion journalière sera confiée à un fonctionnaire dirigeant et à un fonctionnaire dirigeant adjoint. Deux commissaires du Gouvernement assureront le contrôle en son nom.

L'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale se voit confier des missions de préparation, d'élaboration et d'exécution.

L'Agence du stationnement est tout d'abord un outil d'information, d'analyse et d'études au service de la Région et des communes notamment dans le cadre de l'établissement d'une banque de données, de l'élaboration des plans de stationnement ou du suivi de la mise en œuvre de ceux-ci.

L'Agence du stationnement peut ensuite être chargée de l'élaboration de certains plans régionaux ou communaux, que ce soit sur une base volontaire pour les communes qui souhaitent lui confier cette tâche ou de manière contraignante, lorsqu'il est constaté qu'une commune n'adopte pas son plan de stationnement conformément aux disposi-

van privéoperatoren, die in de hoedanigheid van concessiehouder optreden in functie van een verschillende timing en verschillende technieken, vermijden. Daarom legt het ontwerp de gemeenten op om zich niet meer te verbinden met privépersonen voor de parkeercontroleopdracht. Een overgangperiode is voorzien om de gevallen te regelen waarin reeds overeenkomsten zouden bestaan.

C. Oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

De uitvoering van de vastgelegde doelstellingen moet worden toevertrouwd aan een gespecialiseerd en op gewestniveau gecreëerd orgaan. Deze visie vertaalt trouwens de mening van alle betrokken actoren sinds talrijke jaren. Ook de resolutie die door het parlement op 7 mei 2004 gestemd werd en het regeerakkoord wijzen op deze visie.

Om de doelstellingen uit het ontwerp van ordonnantie te bereiken, voorziet het ontwerp in de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht om het gewest en de betrokken gemeenten van het gewest te verenigen. De medewerking van de gemeenten aan de oprichting van het Agentschap en aan de beheersorganen ervan is facultatief. Zoals hierboven reeds toegelicht, stelt deze facultatieve deelname aan het beheer van het uitvoeringsmiddel, namelijk het Agentschap, het verplichte karakter van de medewerking van de gemeenten aan het gewestelijke parkeerbeleid niet in vraag.

Deze naamloze vennootschap, van het type *sui generis*, krijgt rechtspersoonlijkheid en zal bestaan uit een vergadering van vennoten en een raad van bestuur. Zij wordt opgericht in de vorm van een naamloze vennootschap die onderworpen is aan het Wetboek van vennootschappen, onder voorbehoud van de bepalingen van de ordonnantie en de statuten die aan de regering ter goedkeuring zullen worden voorgelegd. Het dagelijks bestuur ervan zal aan een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar worden toevertrouwd. Twee regeringscommissarissen zullen de controle hierop uitoefenen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap staat in voor de voorbereiding, de opmaak en de uitvoering.

Het Parkeeragentschap fungeert in de eerste plaats als informatie-, analyse- en studiemiddel ten dienste van het gewest en de gemeenten, onder meer in het kader van de aanmaak van een gegevensbank, de opmaak van de parkeerplannen en de opvolging van de uitvoering ervan.

Het Parkeeragentschap kan vervolgens belast worden met de opmaak van bepaalde gewestelijke of gemeentelijke plannen, of de gemeenten hem vrijwillig deze taak wensen toe te vertrouwen dan wel daartoe verplicht worden, wanneer vastgesteld wordt dat een gemeente haar parkeerplan niet vaststelt conform de bepalingen van de ordonnantie en

tions de l'ordonnance et que le Gouvernement est appelé à faire usage de la tutelle de substitution.

L'Agence du stationnement est enfin un agent d'exécution chargé du contrôle du stationnement sur toutes les voiries régionales et communales des communes qui en feraient la demande ou qui resteraient en défaut de l'organiser elles-mêmes de manière satisfaisante ainsi que de la réalisation et de la gestion d'infrastructures et de services en matière de stationnement. L'Agence du stationnement pourra ainsi créer et exploiter les infrastructures nécessaires telles que des parkings publics de stationnement ou de transit, conclure des conventions avec des personnes de droit privé ou de droit public afin de rendre accessibles au public des parkings de bureaux, d'entreprises ou de magasins en dehors des heures habituelles d'utilisation de ceux-ci, créer et gérer ou contrôler un service d'enlèvement des véhicules gênants ...

L'Agence du stationnement sera dotée d'un personnel propre et de moyens en rapport avec ses missions et constitués notamment du produit des redevances de stationnement.

Les missions de l'Agence seront périodiquement précisées et actualisées dans un contrat de gestion qui la liera au Gouvernement.

*
* *

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article mentionne, comme imposé par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, que l'ordonnance en projet règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Cet article définit un certain nombre de notions utilisées dans l'ordonnance. L'article 2, 5° concerne tous les parkings accessibles au public pour autant que ceux-ci ne soient pas accessoires à un commerce, à des bureaux, ... Sont donc visés les parkings principalement exploités en tant que tels.

Article 3

Cet article énumère les quatre instruments de réalisation de la politique du stationnement visés par l'ordonnance : la fixation de zones dans lesquelles le stationnement de véhicules est réglementé, l'adoption d'un plan de politique régionale en matière de stationnement; l'adoption de plans

de regering gebruik moet maken van het vervangend toezicht.

Tot slot is het Parkeeragentschap als uitvoerder belast met de controle op het parkeren op alle gewest- en gemeentewegen van gemeenten die dit zouden vragen of die in gebreke zouden zijn om dit zelf op afdoende wijze te organiseren. Het Parkeeragentschap staat ook in voor de realisatie en het beheer van infrastructuur en diensten met betrekking tot het parkeren. Het Parkeeragentschap zal dus de nodige infrastructuur, zoals publieke parkings of transitparkings, kunnen creëren en uitbaten, overeenkomsten sluiten met privaatrechtelijke of publiekrechtelijke personen om de parkings in kantoorgebouwen, bedrijven en winkels buiten de gebruikelijke uren waarin ze aangewend worden open te stellen voor het publiek, een dienst voor het wegtakelen van hinderlijke voertuigen creëren en beheren of controleren ...

Het Parkeeragentschap krijgt eigen personeel en middelen die betrekking hebben op zijn opdrachten en onder meer voortvloeien uit de opbrengst van de parkeerretributie.

De opdrachten van het Agentschap zullen in een beheerscontract met de regering regelmatig gepreciseerd en bijgewerkt worden.

*
* *

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel vermeldt, zoals opgelegd door artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, dat de ontwerpordonnantie een aanleggenheid regelt bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Dit artikel legt een bepaald aantal begrippen vast die in de ordonnantie gebruikt worden. Het artikel 2, 5° betreft alle parkings toegankelijk voor het publiek voor zover deze niet bijkomstig zijn aan een handelszaak, kantoren, ... Zijn dus geïndiceerd de parkings die hoofdzakelijk worden uitgeroepen als dusdanig.

Artikel 3

Dit artikel somt de vier instrumenten op voor de uitvoering van het parkeerbeleid, bedoeld in de ordonnantie : de bepaling van zones waarin het parkeren van voertuigen gereguleerd is, de vaststelling van een gewestelijk parkeerbeleidsplan, de vaststelling van gemeentelijke par-

d'action communaux de stationnement conçus comme des plans d'actions concrètes visant la transposition sur le terrain du plan de politique régionale du stationnement; la création de l'Agence du stationnement.

Article 4

Les trois zones de stationnement réglementé créées par l'ordonnance (les zones rouge, verte et bleue) sont définies et caractérisées à cet article.

Il est expressément prévu une habilitation donnée au Gouvernement de créer et d'organiser le cas échéant d'autres zones pour répondre à des besoins particuliers. On pense par exemple à des zones où seuls les riverains seraient autorisés à stationner leurs véhicules ou à la création de zones spécifiques en rapport avec des besoins nouveaux qui pourraient apparaître.

Article 5

La réglementation applicable dans les zones de stationnement réglementé doit être respectée en principe tous les jours, de 9 heures à 18 heures. Par jour, on entend tous les jours de la semaine à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays.

Il s'agit de plages horaires que le Gouvernement peut éventuellement modifier par arrêté soit pour les diminuer compte tenu de circonstances locales particulières. Il ressort en effet d'exemples à l'étranger et dans notre pays qu'il y a une demande croissante pour appliquer le stationnement réglementé également le soir dans les zones à forte circulation vespérale par exemple.

Lorsque les caractéristiques propres à un quartier ou une voirie déterminée le justifient, des dérogations ponctuelles à l'horaire « de 9 à 18 heures » peuvent également être prévues dans le cadre d'un plan communal de stationnement. Le gouvernement fixe les conditions dans lesquelles de telles dérogations peuvent être prévues.

Dans le cadre de l'habilitation qui lui est donnée par l'ordonnance, le Gouvernement peut préciser les conditions d'utilisation des places de stationnement payantes durant ces périodes.

Cet article précise encore que la réglementation applicable ne concerne pas l'utilisation d'une place de stationnement réglementé durant le bref moment nécessaire à l'embarquement et au débarquement de personnes ou au chargement ou au déchargement de choses. Sont ici visés les cas dans lesquels le conducteur occupe un emplacement le temps de charger ou de vider le véhicule à l'occasion d'opérations courantes et prenant peu de temps: courses alimentaires, valises pour un voyage, ... Par contre, restent

keeractieplannen opgevat als een concreet actieplan dat de omzetting van het gewestelijk parkeerbeleidsplan op het terrein nastreeft, de oprichting van het Parkeeragentschap.

Artikel 4

Dit artikel bepaalt en omschrijft de drie gereguleerde parkeerzones (de rode, groene en blauwe zone) die door de ordonnantie worden ingevoerd.

Er wordt uitdrukkelijk voorzien in een machtiging aan de regering om, desgevallend, andere zones in te voeren en te organiseren om te beantwoorden aan specifieke behoeften. Bijvoorbeeld, zones waar enkel buurtbewoners hun auto mogen parkeren of de invoering van specifieke zones voor nieuwe behoeften die zouden kunnen opduiken.

Artikel 5

De reglementering die van toepassing is op de gereguleerde parkeerzones moet in principe elke dag, van 9 uur tot 18 uur, nageleefd worden. Onder dag wordt verstaan alle dagen van de week met uitzondering van de zondagen en wettelijke feestdagen die in heel het land van toepassing zijn.

Het gaat hier om uren die de regering per besluit eventueel kan aanpassen om deze te beperken rekening houdend met bijzondere lokale omstandigheden. Uit buitenlandse en binnenlandse voorbeelden blijkt immers dat er een groeiende vraag is om het gereguleerd parkeren bijvoorbeeld ook 's avonds in druk bezochte zones van toepassing te laten zijn.

Wanneer de kenmerken eigen aan een wijk of weg het verantwoord, kunnen ook punctuele afwijkingen op de tijdsperiode « van 9 uur tot 18 uur » voorzien worden in het kader van een gemeentelijk parkeerplan. De regering bepaalt de voorwaarden voor dergelijke afwijkingen.

In het kader van de machtiging die de ordonnantie aan de regering verleent, kan deze de gebruiksvoorwaarden vastleggen van de betalende parkeerplaatsen in die periode.

Dit artikel verduidelijkt ook dat de geldende reglementering niet slaat op het gebruik van een gereguleerde parkeerplaats gedurende het korte moment dat nodig is voor het in- en uitstappen van personen en het laden en lossen van zaken. Bedoeld worden gevallen waarin de automobilist een parkeerplaats gebruikt voor het laden of ledigen van het voertuig bij veel voorkomende handelingen die weinig tijd in beslag nemen (boodschappen, reiskoffers, ...) Blijven daarentegen onderworpen aan de reglementering,

soumis à la réglementation les véhicules utilisés de manière habituelle ou occasionnelle pour des déménagements, des livraisons ou toute autre activité prenant plus de temps que les brèves opérations courantes évoquées ci-dessus.

Article 6

Sauf décision de la commune de confier volontairement cette tâche à l'Agence du stationnement, la commune est l'autorité compétente pour délivrer les cartes de dérogation permettant à leurs détenteurs de bénéficier de facilités de stationnement dans les zones réglementées. Afin d'assurer une homogénéité au niveau régional, les quatre catégories de bénéficiaires de ces cartes de dérogation sont quant à elles fixées par l'ordonnance, des catégories complémentaires pouvant y être ajoutées, au besoin, par arrêté du Gouvernement. Les cartes de dérogation ne peuvent dès lors être accordées qu'à ces catégories de personnes définies comme suit par l'ordonnance :

- les riverains : on vise par là les riverains des voiries situées dans les zones réglementées ou à proximité immédiate et qui, sans cette carte de dérogation, ne pourraient trouver une place de stationnement de longue durée près de leur domicile sans payer. Le but consiste à remplacer la règle générale que lie actuellement dans de nombreuses communes la validité d'une dérogation au territoire d'une commune, par une division plus logique liée au quartier où habite la personne concernée (et à prévoir donc éventuellement une validité qui dépasse les frontières communales). Il peut ainsi être mis fin aux difficultés que rencontrent actuellement les personnes habitant à proximité des limites territoriales d'une commune;
- les prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents. Ces personnes ne peuvent faire usage de la carte de dérogation que durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents;
- les exploitants de voitures affectées au système de voitures partagées. Afin d'encourager le recours au système de covoiturage, il est prévu d'inclure cette catégorie d'utilisateurs dans les bénéficiaires de cartes de dérogation.
- aux personnes handicapées ayant de fortes difficultés à se déplacer.

Les précisions quant aux modalités de délivrance et quant aux conditions d'utilisation de ces cartes de dérogation seront fixées par arrêté dans le respect des règles fixées au niveau fédéral au vu de la compétence de l'Etat fédéral en cette matière. Ces précisions pourront notamment prévoir des durées d'utilisation maximale de la carte de dérogation en fonction de la catégorie de détenteurs.

de voertuigen die gewoonlijk of occasioneel gebruikt worden voor verhuizingen, leveringen of elke andere activiteit die meer tijd in beslag neemt dan de bovenvermelde korte veel voorkomende handelingen.

Artikel 6

Behoudens beslissing van de gemeente om deze taak vrijwillig aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen, is de gemeente de bevoegde overheid om vrijgesteldenkaarten uit te reiken zodat de houders van deze kaarten parkeerfaciliteiten in de gereguleerde zones kunnen genieten. Met het oog op eenvormigheid op gewestniveau worden de vier categorieën begunstigen van deze vrijgesteldenkaarten door de ordonnantie bepaald. Indien nodig kunnen aanvullende categorieën per regeringsbesluit worden toegevoegd. De vrijgesteldenkaarten kunnen bijgevolg enkel worden toegekend aan de categorieën personen die als volgt door de ordonnantie bepaald worden :

- de buurtbewoners : worden bedoeld de buurtbewoners van de wegen gelegen in of in de onmiddellijke nabijheid van de gereguleerde zones en die, zonder deze vrijgesteldenkaart, geen parkeerplaats van lange duur dicht bij hun woning zouden vinden zonder hiervoor te moeten betalen. De bedoeling is om de algemene regel die op dit ogenblik in vele gemeenten de geldigheid van een vrijstelling aan het grondgebied van een gemeente koppelt, te vervangen door een logischere indeling gelinkt met de wijk waar de betrokkene woont (en dus eventueel een gemeentegrensoverschrijdende geldigheid te voorzien). Zo kan er een einde gesteld worden aan de problemen die bewoners die in de nabijheid van een gemeentegrens wonen, vandaag ondervinden;
- de zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken. Deze personen kunnen de vrijgesteldenkaart enkel gebruiken voor de tijd die de effectieve verstrekking van dringende medische hulp in beslag neemt;
- de uitbaters van voertuigen die voor het autodelen worden ingezet. Om het autodelen te promoten, is voorzien dat deze categorie gebruikers onder de begunstigen van de vrijgesteldenkaart valt;
- de gehandicapte personen die zich zeer moeilijk kunnen verplaatsen.

De preciseringen omtrent de uitreikingsregels en de gebruiksvoorwaarden van deze vrijgesteldenkaarten zullen bij besluit worden bepaald, met inachtneming van de regels die op federaal niveau bepaald met het oog op bevoegdheid van de federale Staat terzake. Deze preciseringen kunnen met name voorzien in een maximale gebruiksduur van de vrijgesteldenkaart in functie van de categorie houders.

Article 7

Cet article permet l'adoption de règles particulières pour viser le cas des occupations temporaires de places de stationnement dans une zone réglementée, à l'occasion d'événements ponctuels non prévisibles tels que des déménagements, le dépôt de containers lors de la réalisation de travaux, ou l'organisation de spectacles, braderies, fêtes de quartier, etc.

Le but ici n'est pas de centraliser toute délivrance d'autorisation pour des événements ponctuels mais bien de créer un cadre harmonisant la réglementation pour toute la Région de Bruxelles-Capitale notamment, le prix, la durée, la procédure ...

Article 8

Le Gouvernement fixera la réglementation applicable, dans les zones de stationnement réglementé, aux véhicules utilisés par des catégories de personnes devant bénéficier de discrimination positive en raison de leur statut, de leur fonction ou de leur état de santé. Sont ici visés les véhicules utilisés par des personnes handicapées, les taxis, les deux-roues, ... au sens de la définition figurant à l'article 2, 2°.

Article 9

Cet article décrit le contenu du plan de politique régionale du stationnement conçu comme fixant le cadre général au sein duquel les communes arrêteront leurs plans d'action de stationnement respectifs.

Le volet indicatif a une portée informative. Le volet réglementaire s'impose aux autorités chargées d'élaborer ou d'adopter les plans d'action de stationnement : l'Agence du stationnement et les communes. Les dispositions réglementaires du plan de politique régionale fixent les objectifs à atteindre mais laissent aux autorités auxquelles elles s'imposent la liberté de déterminer les moyens précis pour atteindre ces objectifs. Lorsqu'elle sera opérationnelle, l'Agence du stationnement jouera un rôle essentiel dans la collecte des informations, leur traitement et leur analyse, tous éléments indispensables à la fixation du volet indicatif du plan.

Afin de répondre à la saturation actuelle des voiries et d'agir sur l'offre de stationnement en voirie dans le sens préconisé depuis de nombreuses années, le volet réglementaire du plan fixera notamment le nombre maximal de places de stationnement admissibles et, pour chacune des zones (rouge, verte et bleue) le nombre de places en relevant (par exemple, par la fixation d'une fourchette avec un maximum et un minimum). Enfin, sera également prévu le nombre minimal de places de stationnement à réserver aux catégories d'utilisateurs à favoriser compte tenu de leur

Artikel 7

Met dit artikel kunnen bijzondere regels worden aangenomen voor de gevallen van tijdelijk gebruik van de parkeerplaatsen in een gereguleerde zone bij onvoorziene punctuele evenementen zoals verhuizingen, plaatsing van containers bij werken, spektakels, braderijen, wijkfeesten, etc.

Doel is niet de aflevering van een vergunning voor punctuele evenementen te centraliseren, maar een kader te creëren voor een eenvormige reglementering voor het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest, onder meer de prijs, de duur, de procedure ...

Artikel 8

De regering zal de reglementering vaststellen die in de gereguleerde parkeerzones van toepassing is op de voertuigen gebruikt door categorieën personen die positief gediscrimineerd moeten worden omwille van hun statuut, functie of gezondheidstoestand. Bedoeld worden voertuigen gebruikt door gehandicapte personen, taxi's, tweewielers, ... in de zin van de definitie in artikel 2, 2°.

Artikel 9

Dit artikel beschrijft de inhoud van het gewestelijk parkeerbeleidsplan dat het algemene kader vastlegt waarbinnen de gemeenten hun respectievelijke parkeeractieplannen zullen vaststellen.

Er is een informatief luik. Het reglementaire luik geldt voor de overheden die belast zijn met de opmaak of de vaststelling van parkeeractieplannen : het Parkeeragentschap en de gemeenten. De reglementaire bepalingen van het gewestelijk beleidsplan leggen de te bereiken doelstellingen vast, maar geven de overheden voor wie deze gelden de vrijheid om de juiste middelen te bepalen om die doelstellingen te behalen. Wanneer het Parkeeragentschap operationeel zal zijn, zal het een belangrijke rol spelen in de verzameling, verwerking en analyse van gegevens. Al deze elementen zijn nodig voor de bepaling van het informatieve luik van het plan.

Om de huidige verzadiging van de wegen en het parkeer-aanbod op de openbare weg op de manier aan te pakken die al talrijke jaren wordt aanbevolen, zal het reglementaire luik van het plan met name het maximale toegelaten aantal parkeerplaatsen bepalen en per (rode, groene, blauwe) zone het aantal plaatsen die ertoe behoren, vastleggen (bijvoorbeeld via het vaststellen van een vork met een maximum en een minimum). Tot slot zal ook het minimale aantal parkeerplaatsen voor de te bevoordelen categorieën gebruikers bepaald worden, rekening houdend met hun handicap en

handicap ou de la moindre pression exercée sur la mobilité et le stationnement (covoiturage, taxis, deux-roues, ...).

Le volet réglementaire du plan est obligatoire et doit être respecté à tous les niveaux de pouvoir par toute autorité compétente pour prendre des décisions ou poser des actes pouvant avoir une influence en matière de stationnement. Ceci vise non seulement les décisions ou actes envisagés dans le cadre de l'ordonnance en projet mais au sens large sur tout acte administratif ou factuel pouvant avoir des conséquences sur la problématique du stationnement. On songe ainsi et notamment à l'élaboration et à l'adoption de plans particuliers d'affectation du sol ou à l'octroi de permis de lotir.

En d'autres termes, le volet réglementaire du plan n'impose pas d'obligations directes aux particuliers mais impose des règles à tous ceux qui prennent des décisions ou posent des actes pouvant avoir pour conséquence d'augmenter ou de diminuer le nombre total d'emplacements de stationnement, le nombre d'emplacements de stationnement par zone (rouge, verte, bleue) ou le nombre d'emplacements réservés à certaines catégories d'usagers.

Articles 10 à 12

Ces articles fixent la procédure d'élaboration (ou de modification) par le Gouvernement du plan de politique régionale du stationnement.

Une enquête publique de soixante jours sera organisée.

La STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement seront invitées à rendre leur avis. Le texte initial de l'article 10, alinéa 2 de l'avant-projet, prévoyant que le projet de plan de politique régionale du stationnement était notamment soumis à l'avis de « Bruxelles Mobilité », il a été décidé de maintenir la consultation de cette administration même si elle fait partie des propres services du Gouvernement régional. Comme celui des autres instances énumérées à cette disposition, l'avis de cette administration revêt en effet une importance appréciable. Par ailleurs, il n'est pas exceptionnel que le législateur régional oblige le Gouvernement à recueillir l'avis de certains de ses propres services (voir notamment le CoBAT qui prévoit par exemple des avis de sa propre administration recueillis par le Gouvernement dans le cadre de l'élaboration du plan régional de développement ou dans le cadre de l'élaboration du plan régional d'affectation du sol).

Toutes les communes de la Région seront consultées à propos du projet de plan régional (ou de modification du plan) qui sera élaboré avec l'aide de l'Agence du stationnement.

Le délai dans lequel les avis doivent être émis prend cours à la réception par la commune de la demande d'avis.

de minste druk die op de mobiliteit en het parkeren wordt uitgeoefend (autodelen, taxi's, tweewielers, ...).

Het reglementaire luik van het plan is verplicht en moet op alle beleidsniveaus nageleefd worden door elke overheid die bevoegd is om beslissingen te nemen of handelingen te stellen die een impact kunnen hebben op het parkeren. Het gaat niet alleen om beslissingen of handelingen in het kader van de ontwerpordonnantie, maar in brede zin om elke administratieve of feitelijke handeling die gevolgen kan hebben voor de parkeerproblematiek. We denken met name aan de opmaak en vaststelling van bijzondere bestemmingsplannen of de toekenning van een verkavelingsvergunning.

Met andere woorden, het reglementaire luik van het plan legt geen rechtstreekse verplichtingen aan particulieren op. Wel legt het regels op aan een ieder die beslissingen neemt of handelingen stelt die het totaal aantal parkeerplaatsen, het aantal parkeerplaatsen per (rode, groene, blauwe) zone of het aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor bepaalde categorieën gebruikers kunnen vermeerderen of verminderen.

Artikelen 10 tot 12

Deze artikelen leggen de procedure voor de opmaak (of wijziging) door de regering van het gewestelijk parkeerbeleidsplan vast.

Er zal een openbaar onderzoek van zestig dagen georganiseerd worden.

De MIVB, Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel zullen uitgenodigd worden om hun advies uit te brengen. Het oorspronkelijke artikel 10, lid 2 van het voorontwerp bepaalt dat het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan onder meer voor advies aan Mobiel Brussel wordt voorgelegd. Er werd beslist om de raadpleging van deze administratie te behouden, zelfs al behoort ze tot de diensten van de gewestregering. Zoals het advies van de andere instanties die in deze bepaling worden opgesomd, is het advies van deze administratie van waardevol belang. Het is bovendien niet uitzonderlijk dat de gewestwetgever de regering verplicht om het advies van bepaalde eigen diensten in te winnen (zo bepaalt CoBAT dat adviezen van zijn eigen diensten door de regering moeten worden ingewonnen in het kader van de opmaak van het gewestelijk ontwikkelingsplan of van het gewestelijk bestemmingsplan).

Alle gemeenten van het gewest zullen worden geraadpleegd omtrent het gewestelijke ontwerpplan (of de wijziging van het plan) dat met de steun van het Parkeeragentschap zal worden opgemaakt.

De termijn waarbinnen de adviezen moeten worden uitgebracht, loopt vanaf de ontvangst door de gemeente van

L'avis doit parvenir au Gouvernement au plus tard le dernier jour de ce délai, à défaut de quoi l'avis est réputé favorable. Un avis formulé dans le délai mais transmis après l'expiration du délai sera dès lors réputé favorable au projet de plan.

L'objectif est de voir le plan définitif adopté dans les huit mois de l'adoption du projet de plan. Même s'il ne s'agit que d'un délai d'ordre, l'intention du Gouvernement est de tout mettre en œuvre pour en assurer le respect afin de permettre à toutes les autorités concernées de disposer aussi vite que possible de l'instrument de travail nécessaire à l'élaboration des plans d'action de stationnement et à la mise en œuvre des mesures destinées à rencontrer les objectifs poursuivis.

Article 13

L'horizon du plan de politique régionale du stationnement est de cinq ans à compter de son entrée en vigueur. Tous les cinq ans, le Gouvernement adoptera en conséquence des modifications voire un nouveau plan afin de tirer les enseignements de la mise en œuvre du plan antérieur et de tenir compte de l'évolution des situations et des besoins.

Le plan demeure toutefois en vigueur tant qu'un plan modifié en un nouveau plan n'est pas lui-même entré en vigueur. Cette disposition a pour but d'éviter tout vide, notamment juridique, en la matière.

Lors de l'établissement d'un nouveau plan politique de stationnement, il sera tenu compte de l'évaluation du plan précédent.

Article 14

Les plans d'action de stationnement arrêtés par chacune des communes sont des plans concrets d'action visant à transformer « sur le terrain » les objectifs et prescriptions contenus dans le plan de politique régionale du stationnement.

Les plans d'action communaux de stationnement concernent tant les voiries régionales que communales situées sur leur territoire.

Le Gouvernement fixera par arrêté le contenu précis de ces plans d'action mais en visant au moins les six éléments énumérés au § 3 de cet article. L'interaction entre les différents acteurs et les différents plans d'action doit ressortir clairement. Ces plans d'action décrivent de manière précise les voies et moyens pour atteindre les objectifs définis. Le plan d'action communal détermine, rue par rue et dans le respect du plan de politique régionale du stationnement, les voiries soumises à un régime de stationnement réglementé, le nombre de places de stationnement relevant des différentes zones fixées par l'ordonnance ou ses arrêtés d'exécution.

de adviesaanvraag. De regering moet het advies uiterlijk de laatste dag van deze termijn ontvangen. Is dit niet het geval, dan wordt het advies geacht gunstig te zijn. Een advies dat binnen de termijn is uitgebracht, maar bezorgd wordt na afloop ervan zal bijgevolg gunstig geacht worden.

Doel is het definitieve plan binnen de acht maanden na de vaststelling van het ontwerpplan vast te stellen. Zelfs al is er slechts sprake van een termijn van orde, wil de regering alles in het werk stellen om deze na te leven zodat alle betrokken overheden zo snel mogelijk kunnen beschikken over het werkinstrument dat nodig is voor de opmaak van de parkeeractieplannen en de uitvoering van de maatregelen om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken.

Artikel 13

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan heeft een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding ervan. Om de vijf jaar zal de regering dus wijzigingen aannemen, zelfs een nieuw plan vaststellen, om lessen te trekken uit de implementatie van het vorige plan en rekening te houden met de evolutie van situaties en behoeften.

Het plan blijft echter van kracht zolang een nieuw plan nog niet in werking is getreden. Deze bepaling heeft tot doel elke leemte, met name op juridisch vlak, te voorkomen.

Bij de opstelling van een nieuwe parkeerbeleidsplan wordt er rekening gehouden met de evaluatie van het voorgaande plan.

Artikel 14

De parkeeractieplannen die door elke gemeente zijn vastgesteld, zijn concrete actieplannen die de doelstellingen en voorschriften van het gewestelijk parkeerbeleidsplan « op het terrein » omzetten.

De gemeentelijke parkeeractieplannen betreffen zowel de gewest- als de gemeentewegen op hun grondgebied.

De regering zal de precieze inhoud van deze actieplannen bij besluit bepalen. Hierbij zal zij minstens de zes punten onder § 3 van dit artikel nastreven. De interactie tussen de verschillende actoren en de verschillende actieplannen moet duidelijk naar voren komen. Deze actieplannen beschrijven duidelijk de wijzen en middelen om de vastgelegde doelstellingen te bereiken. Het gemeentelijk actieplan bepaalt, per straat en in naleving van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, de straten die onderworpen zijn aan een gereguleerde parkeerregeling, het aantal parkeerplaatsen in de verschillende zones die door de ordonnantie of haar

tion, les éventuelles dérogations aux horaires, le nombre de places de stationnement réservées aux catégories d'utilisateurs visés à l'article 2, 2°, ...

Dans le cadre de l'exécution de leurs plans d'action de stationnement, les communes pourront adopter des règlements complémentaires de stationnement pour donner un effet concret à ces plans. Le contenu de ces règlements devra bien entendu s'intégrer dans les dispositions des plans d'action et respecter le contenu réglementaire de ceux-ci, dans le respect, bien entendu, des règles de police générale arrêtées par le Roi dans le cadre des compétences fédérales en la matière.

Articles 15 à 21

Ces articles visent la procédure d'élaboration (ou de modification) des plans d'action communaux de stationnement.

Outre une enquête publique de soixante jours, ces articles prévoient, et afin d'assurer l'indispensable coordination avec la Région et les communes limitrophes situées dans la Région, le plus en amont possible de la procédure, que les communes soumettent leur projet de plan d'action communal de stationnement pour avis aux communes avoisinantes ainsi qu'à l'Agence du stationnement.

Par communes limitrophes, il est entendu les communes jouxtant la commune concernée et appartenant à la Région de Bruxelles-Capitale. Le but de la concertation et de la consultation de ces communes est évidemment d'assurer une cohérence entre les différents plans d'action communaux et éviter des effets négatifs induits tels que reports de problèmes de stationnement d'une commune vers une autre.

Le délai pour l'adoption du plan d'action définitif est fixé à douze mois à compter de la publication au *Moniteur belge* du plan de politique régionale du stationnement. Ce délai est suffisamment long mais doit être prévu et respecté du fait que les plans d'action communaux de stationnement constituent les dernières pièces, mais fondamentales, de la réalisation efficace et cohérente de la politique de stationnement dans la Région. Il est dès lors indispensable que ces plans d'action soient réalisés dans un délai raisonnable et commun à toutes les communes. Ce délai est un délai de rigueur dès lors qu'à défaut d'adoption définitive du plan communal de stationnement dans ce délai, le Gouvernement est habilité à élaborer lui-même et sur proposition de l'Agence du stationnement ce plan d'action en lieu et place de la commune défaillante.

Le plan d'action communal de stationnement définitif est soumis à approbation par le Gouvernement. Le contrôle opéré à cette occasion porte sur la conformité du plan d'ac-

uitvoeringsbesluiten zijn bepaald, de eventuele afwijkingen op de uren, het aantal voorbehouden parkeerplaatsen voor de categorieën gebruikers bedoeld in artikel 2, 2°, ...

In het kader van de uitvoering van hun parkeeractieplannen zullen de gemeenten aanvullende parkeerreglementen kunnen vaststellen om deze plannen een concrete impact te geven. De inhoud van deze reglementen zal uiteraard moeten ingebed zijn in de bepalingen van de actieplannen en de reglementaire inhoud ervan respecteren, uiteraard met inachtneming van de door de Koning vastgestelde algemene politieregels in het kader van de federale bevoegdheden terzake.

Artikelen 15 tot 21

Deze artikelen betreffen de opmaak- (of wijzigingsprocedure) van de gemeentelijke parkeeractieplannen.

Naast een openbaar onderzoek van zestig dagen en om de noodzakelijke coördinatie met het gewest en de aangrenzende gemeenten gelegen in het gewest zoveel mogelijk bij het begin van de procedure te waarborgen, voorzien deze artikelen dat de gemeenten hun ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan aan de aangrenzende gemeenten en aan het Parkeeragentschap voor advies voorleggen.

Onder aangrenzende gemeenten wordt verstaan de gemeenten die aan de betrokken gemeente grenzen en tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoren. Het overleg en de raadpleging van deze gemeenten dienen uiteraard om de samenhang tussen de verschillende gemeentelijke actieplannen te waarborgen en negatieve effecten, zoals een verschuiving van het parkeerprobleem van de ene gemeente naar de andere, te vermijden.

De termijn voor de vaststelling van het definitieve actieplan is vastgelegd op twaalf maanden vanaf de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*. Deze termijn is ruim voldoende. Hij moet wel voorzien en nageleefd worden omdat de gemeentelijke parkeeractieplannen toch het essentiële sluitstuk vormen van een doeltreffende en samenhangende uitvoering van het gewestelijk parkeerbeleid. Het is dus noodzakelijk dat deze actieplannen binnen een redelijke en zelfde termijn voor alle gemeenten gerealiseerd worden. Deze termijn is een stringente termijn aangezien bij gebrek aan een definitieve vaststelling van het gemeentelijk parkeeractieplan binnen deze termijn, de regering gemachtigd is om dit actieplan zelf op te maken, op voorstel van het Parkeeragentschap en in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente.

Het definitief gemeentelijk parkeeractieplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de regering. Er wordt dan gecontroleerd of het gemeentelijk actieplan wel met het

tion communal avec le plan de politique régionale du stationnement et avec les plans d'action de stationnement des communes avoisinantes.

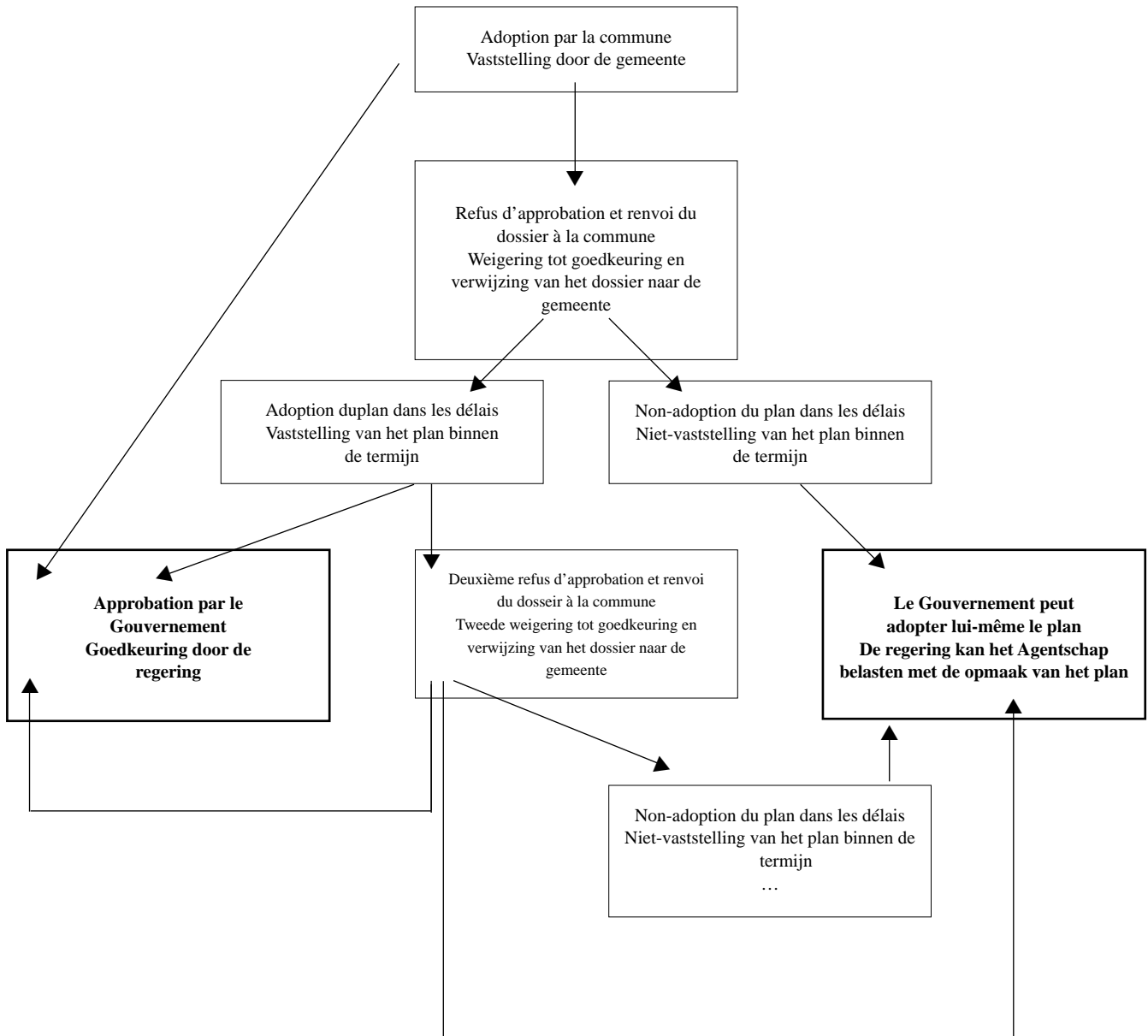
Soit le Gouvernement approuve ce plan d'action. Dans ce cas, l'arrêté d'approbation est publié par extrait au *Moniteur belge*.

Soit le Gouvernement refuse d'approuver ce plan d'action. Dans ce cas, l'arrêté d'improbation contient les motifs du refus et indique les éléments tirés du plan de politique régionale du stationnement et des plans d'action communaux de communes avoisinantes qui justifient que le conseil communal revoie le plan d'action définitif à adopter. Le nouveau plan d'action définitif doit être soumis au Gouvernement pour approbation dans les trois mois de la notification de l'arrêté d'improbation. Si tel est le cas et que ce plan d'action est approuvé par le Gouvernement, il est procédé comme précisé ci-dessus. Si la commune s'abstient de transmettre un nouveau plan définitif dans le délai imposé, le Gouvernement peut se substituer à la commune défaillante. Si la commune transmet un nouveau plan d'action définitif dans le délai mais que le Gouvernement refuse d'approuver, le Gouvernement l'élaborera lui-même et sur proposition de l'Agence du stationnement en lieu et place de la commune défaillante selon les règles et la procédure visées à l'article 18, § 3.

gewestelijk parkeerbeleidsplan en met de parkeeractieplannen van de aangrenzende gemeenten overeenstemt.

Ofwel keurt de regering dit actieplan goed. In dit geval wordt het goedkeuringsbesluit bij uittreksel in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Ofwel weigert de regering dit actieplan goed te keuren. In dit geval bevat het niet-goedkeuringsbesluit de redenen van de weigering en vermeldt het de elementen uit het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke actieplannen van de aangrenzende gemeenten die verantwoordt dat de gemeenteraad het vast te stellen definitieve actieplan herziet. Het nieuwe definitieve actieplan moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de regering binnen de drie maanden na de kennisgeving van het niet-goedkeuringsbesluit. Indien dit het geval is en dit actieplan door de regering wordt goedgekeurd, worden de hierboven vermelde stappen uitgevoerd. Indien de gemeente verzuimt een nieuw definitief plan binnen de voorgeschreven termijn te bezorgen, dan kan de regering in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente treden. Indien de gemeente een nieuw definitief actieplan binnen de termijn bezorgt, maar de regering het weigert goed te keuren, dan zal de regering het zelf opmaken, op voorstel van het Parkeeragentschap en in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente volgens de regels en de procedure bedoeld in artikel 18, § 3.



Les communes qui le souhaitent peuvent, par décision de leur Conseil, confier à l'Agence du stationnement la tâche d'élaborer le plan d'action communal de stationnement selon la procédure précisée à l'article 19. Dans cette hypothèse, l'Agence du stationnement se substitue à la commune en élaborant à ses propres frais le plan d'action communal de stationnement, tout en assurant sa mission en collaboration avec la commune qui la lui a confiée.

A l'occasion de l'élaboration du plan d'action, l'Agence du stationnement organise elle-même l'enquête publique et recueille les mêmes avis que si la commune avait élaboré elle-même le plan d'action, sauf que dans cette hypothèse, l'avis de la commune concernée doit également être re-

De gemeenten die dit wensen, kunnen, bij beslissing van hun gemeenteraad, de opmaak van het gemeentelijk parkeeractieplan aan het Parkeeragentschap toevertrouwen volgens de procedure vermeld in artikel 19. In deze veronderstelling treedt het Parkeeragentschap in de plaats van de gemeente op, werkt het op eigen kosten het gemeentelijk parkeeractieplan uit en voert het zijn opdracht uit in samenwerking met de gemeente die hem deze toevertrouwd.

Bij de opmaak van het actieplan organiseert het Parkeeragentschap zelf het openbaar onderzoek en wint het dezelfde adviezen in als dat de gemeente zelf het actieplan had opgesteld. In deze hypothese moet wel ook het advies van de betrokken gemeente gevraagd worden. Na afloop van de

cueilli. Le projet est, au terme de la procédure d'élaboration, soumis au Gouvernement pour adoption.

Article 22

Cet article confirme le caractère obligatoire des plans d'action de stationnement et prévoit que les mesures d'exécution de ces plans doivent intervenir dans les deux ans de leur entrée en vigueur. Un délai assez long a été prévu afin de permettre à chaque commune d'adopter dans les meilleures conditions les mesures de mise en œuvre des plans d'action. A défaut, une mesure de substitution est prévue, l'le Gouvernement pouvant agir en lieu et place d'une commune défaillante.

L'approbation par le Gouvernement d'un plan d'action communal ne signifie pas que la Région prendra en charge le financement entier de l'exécution de ce plan (par exemple, en cas de substitution). L'approbation par le Gouvernement signifie seulement que celui-ci confirme que le plan soumis est conforme à la politique régionale en matière de stationnement ainsi qu'au plan politique de stationnement.

Article 23

Afin d'assurer le suivi nécessaire, il est prévu que tous les deux ans, un rapport d'évaluation soit adressé à l'Agence du stationnement ainsi qu'au Gouvernement et rédigé par chaque commune et, à défaut, par l'Agence du stationnement elle-même et détaillant les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur le territoire concerné. Des suggestions peuvent également figurer dans ce rapport sur base de l'expérience acquise et des besoins nouveaux apparus le cas échéant.

L'Agence du stationnement établit un rapport global d'évaluation concernant ces plans d'action de stationnement.

Le Gouvernement peut préciser par arrêté la forme et le contenu de ce rapport d'évaluation.

Article 24

S'il ressort du rapport d'évaluation visé à l'article 23 qu'une commune reste en défaut d'exécuter de manière satisfaisante ou dans les délais les plans d'action applicables, cet article prévoit la possibilité pour le Gouvernement d'adresser à cette commune une mise en demeure. A défaut pour la commune de donner suite utile à cette mise en demeure, le Gouvernement pourra se substituer à la commune défaillante.

opmaakprocedure wordt het ontwerp ter goedkeuring aan de regering voorgelegd.

Artikel 22

Dit artikel bevestigt het verplichtende karakter van de parkeeractieplannen en bepaalt dat de maatregelen ter uitvoering van deze plannen binnen de twee jaar na de inwerkingtreding ervan moeten genomen worden. Een tamelijk ruime termijn werd voorzien zodat elke gemeente in de beste omstandigheden deze maatregelen zou kunnen nemen. Bij gebrek is een vervangingsmaatregel voorzien zodat de regering in de plaats kan treden van een in gebreke zijnde gemeente.

De goedkeuring van een gemeentelijk actieplan door de regering betekent niet dat het gewest ook de volledige financiering van de uitvoering van dit plan (bijvoorbeeld in geval van vervangend optreden) op zich zal nemen. Een goedkeuring door de regering betekent enkel dat de regering bevestigt dat het voorgelegde plan conform is aan het gewestelijke parkeerbeleid en het parkeerbeleidsplan.

Artikel 23

Voor de nodige opvolging wordt om de twee jaar een evaluatieverslag aan het Parkeeragentschap en de regering bezorgd en opgesteld door elke gemeente en, bij gebrek, door het Parkeeragentschap zelf. Hierbij worden de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen alsook de concrete gevolgen ervan op het parkeren op het betrokken grondgebied uitgebreid beschreven. Suggesties kunnen in dit verslag ook opgenomen worden op basis van de verworven ervaring en eventueel nieuwe behoeften.

Het parkeeragentschap stelt een globaal evaluatierapport betreffende deze parkeeractieplannen op.

De regering kan bij besluit de vorm en de inhoud van dit evaluatieverslag preciseren.

Artikel 24

Indien uit het in artikel 23 bedoelde evaluatieverslag blijkt dat een gemeente in gebreke blijft om op afdoende wijze of binnen de termijn de geldende actieplannen uit te voeren, dan kan de regering op basis van dit artikel een in gebrekestelling aan de gemeente sturen. Indien de gemeente er geen nuttig gevolg aan geeft, dan kan de regering in de plaats treden van de in gebreke zijnde gemeente.

Article 25

L'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, créée par l'ordonnance, est une société anonyme de droit public qui sera soumise aux règles prévues par l'ordonnance et par le Code des sociétés ainsi que par les statuts. Cette personne morale de droit public pouvant ainsi être qualifiée d'organisme « *sui generis* » rassemblera la Région et les communes de la Région qui le souhaiteront, la Région souscrivant toutefois au minimum 81 % du capital.

Dans le cadre de la constitution de l'Agence du stationnement, outil d'exécution de la politique de stationnement coordonné au niveau régional, les communes sont libres de participer ou non au capital de cette société de droit public, à l'assemblée de ses actionnaires et au conseil d'administration de cette société mais cette participation facultative à l'outil d'exécution que constitue l'Agence ne remet bien entendu pas en cause le caractère obligatoire de la collaboration des communes dans la politique régionale de stationnement elle-même.

Des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires guideront l'implantation et le fonctionnement de l'Agence du stationnement.

Les statuts de l'Agence du stationnement seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Article 26

Cette disposition, consacrée au fonctionnement de l'Agence du stationnement, précise les règles relatives à la composition de l'assemblée générale et du conseil d'administration ainsi que les incompatibilités. Deux commissaires du Gouvernement assistent, mais sans droit de vote, tant l'assemblée générale que le conseil d'administration et assurent le contrôle de l'Agence du stationnement pour compte du Gouvernement.

Article 27

Cet article prévoit que la gestion journalière de l'Agence du stationnement sera assurée par un fonctionnaire-dirigeant et un fonctionnaire-dirigeant adjoint nommés par le Gouvernement et appartenant respectivement à un rôle linguistique différent. Le Gouvernement fixe leur statut administratif et pécuniaire ainsi que les délégations accordées.

Article 28

Cet article habilite le Gouvernement à arrêter le cadre du personnel de l'Agence du stationnement et le statut administratif et pécuniaire applicable ainsi qu'à fixer les conditions de rémunération et de recrutement du personnel.

Artikel 25

Het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, opgericht per ordonnantie, is een naamloze vennootschap van publiek recht die onderworpen is aan de bepalingen van de ordonnantie, het Wetboek van vennootschappen en de statuten. Deze publiekrechtelijke rechtspersoon kan aldus worden beschouwd als een instelling « *sui generis* » die het gewest en de gemeenten van het gewest die dit wensen, verenigt. Het gewest schrijft echter in op minimum 81 % van het kapitaal.

Bij de oprichting van het Parkeeragentschap – middel ter uitvoering van het gecoördineerde parkeerbeleid van het gewest – kunnen de gemeenten op vrijwillige basis al dan niet deelnemen aan het kapitaal van deze vennootschap van publiek recht, aan de vergadering van de aandeelhouders en aan de raad van bestuur van deze vennootschap. Deze facultatieve deelname aan het uitvoeringsmiddel, namelijk het Agentschap, stelt het verplichte karakter van de medewerking van de gemeenten aan het gewestelijke parkeerbeleid uiteraard niet in vraag.

Exemplarische energie- en milieudoelstellingen zullen de inplanting en de werking van het Parkeeragentschap begeleiden.

De statuten van het Parkeeragentschap zullen aan de regering ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 26

Deze bepaling, die verband houdt met de werking van het Parkeeragentschap, preciseert de regels omtrent de samenstelling van de algemene vergadering en van de raad van bestuur alsook de onverenigbaarheden. Twee regeringscommissarissen zetelen, zonder stemrecht, zowel in de algemene vergadering als in de raad van bestuur en oefenen de controle op het Parkeeragentschap voor rekening van de regering uit.

Artikel 27

Dit artikel bepaalt dat het dagelijks bestuur van het Parkeeragentschap zal worden uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die aangewezen worden door de regering en tot een verschillende taalrol behoren. De regering bepaalt hun administratief en geldelijk statuut alsook de delegatiebevoegdheden die hen worden toegekend.

Artikel 28

Dit artikel machtigt de regering om de personeelsformatie van het Parkeeragentschap en het administratief en geldelijk statuut van het personeel vast te stellen en de loons- en aanwervingsvoorwaarden te bepalen.

L'intention est d'accorder une priorité aux agents de la Région, des communes ou des organismes qui en dépendent et qui accomplissent actuellement des tâches comparables à celles confiées à l'Agence du stationnement par l'ordonnance. Il s'agit ici autant de garantir les intérêts des personnes travaillant dans le secteur que l'ordonnance réorganise que d'assurer à l'Agence du stationnement le concours d'un personnel jouissant déjà d'une expérience en la matière.

L'intention est de rendre l'arrêté du 26 septembre 2002 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale applicable au personnel de l'Agence du stationnement.

Le projet envisage que le personnel régional et communal qui effectue actuellement des tâches qui seront exercées par l'Agence du stationnement, puisse faire l'objet d'un transfert vers cette Agence du stationnement et ce, par transfert au sens strict ou par mobilité. Il convient à cet égard de distinguer les transferts vers l'Agence du stationnement au départ des services de la Région de ceux à partir des services communaux.

Le transfert de la Région vers l'Agence du stationnement est régi par l'article 13 de l'arrêté royal du 22 décembre 2000 fixant les principes généraux du statut administratif et pécuniaire qui prévoit qu'il peut être fait appel à un agent d'une autre autorité aux conditions fixées par le statut qui régit le personnel relevant de l'autorité qui a le pouvoir de nomination. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 octobre 2002 fixant le régime de la mobilité au sein de certaines institutions de la Région de Bruxelles-Capitale fixe les règles au sujet de la mobilité dite « intrarégionale », entre la Région de Bruxelles-Capitale et les institutions bruxelloises y mentionnées. La Région souhaite appliquer ce système de mobilité intrarégionale à l'Agence du stationnement et le Gouvernement inclura par conséquent l'Agence du stationnement dans le champ d'application de cet arrêté.

En ce qui concerne le transfert de membres du personnel communal vers l'Agence du stationnement, il n'y a pas de texte organisant un transfert au sens strict. Les communes peuvent prévoir dans leurs propres statuts du personnel une disposition qui offre une sécurité juridique aux fonctionnaires qui souhaitent prétendre à une mobilité vers l'Agence du stationnement mais en l'absence de pareil cadre, il est recouru au procédé classique du recrutement.

Pour atteindre les objectifs précités et permettre d'assurer un sort commun à l'ensemble des membres du personnel des différentes communes tout en respectant à la fois l'arrêté royal du 22 décembre 2000 fixant les principes généraux du statut administratif et pécuniaire et particulièrement son article 9, § 3 de même que le chapitre I^{er} du titre III du livre I^{er} de l'arrêté du Gouvernement du 26 septembre 2002

Bedoeling is voorrang te verlenen aan de ambtenaren van het gewest, de gemeenten of de instellingen die ervan afhangen en die vandaag vergelijkbare taken uitvoeren als deze die door de ordonnantie aan het Parkeeragentschap zijn toevertrouwd. Het gaat er hier evenzeer om de belangen van de personen die in de door de ordonnantie hervormde sector werken, te waarborgen als de medewerking van het personeel met reeds ervaring terzake aan het Parkeeragentschap te verzekeren.

Bedoeling is het besluit van 26 september 2002 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toepasbaar te maken op het personeel van het Parkeeragentschap.

Het ontwerp voorziet dat het gewestelijke en gemeentelijke personeel, dat vandaag taken uitvoert die het Parkeeragentschap zal uitvoeren, overgeplaatst kan worden naar dit Parkeeragentschap en dit via overplaatsing in de strikte zin of via mobiliteit. In dit opzicht is het aangewezen om een onderscheid te maken tussen de overplaatsing vanuit de gewestelijke diensten naar het Parkeeragentschap en deze vanuit gemeentelijke diensten.

De overplaatsing van het gewest naar het Parkeeragentschap wordt geregeld door artikel 13 van het koninklijk besluit van 22 december 2000 tot bepaling van de algemene principes van het administratief en geldelijk statuut, dat bepaalt dat er een beroep kan gedaan worden op een ambtenaar van een andere overheid onder de voorwaarden vastgesteld door het statuut dat het personeel beheert dat onder de benoemende overheid ressorteert. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 oktober 2002 houdende regeling van de mobiliteit in sommige instellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest legt de regels vast omtrent de intraregionale mobiliteit, tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Brusselse instellingen die erin vermeld worden. Het gewest wenst dit systeem van intraregionale mobiliteit op het Parkeeragentschap toe te passen. De regering zal bijgevolg het Parkeeragentschap in het toepassingsveld van dit besluit opnemen.

Wat de overplaatsing van gemeentelijke personeelsleden naar het Parkeeragentschap betreft, is er geen document dat de overplaatsing in strikte zin regelt. De gemeenten kunnen in hun eigen personeelsstatuut een bepaling voorzien die rechtszekerheid biedt aan de ambtenaren die een mobiliteit naar het Parkeeragentschap wensen. Bij gebrek aan dergelijk kader wordt het klassieke aanwervingsproces aangevend.

Doel is de voormelde doelstellingen te bereiken en alle personeelsleden van de verschillende gemeenten op eenzelfde manier te behandelen waarbij zowel het koninklijk besluit van 22 december 2002 tot bepaling van de algemene principes van het administratief en geldelijk statuut en in het bijzonder artikel 9, § 3, als hoofdstuk I van titel III van boek I van het regeringsbesluit van 26 september 2002 hou-

portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région, le Gouvernement fixera des conditions spécifiques de recrutement dans le respect de l'article 9, § 1^{er}, 2^{ème} phrase de l'arrêté royal précité du 22 décembre 2000 et de l'article 29, alinéa 2, 1^o de l'arrêté du Gouvernement précité du 26 septembre 2002.

Articles 29 à 31

La matière du stationnement sur le territoire de la Région ressort de la compétence de la Région. Par cette ordonnance, la Région confie à l'Agence du stationnement la mission d'établir le plan de politique régionale du stationnement. Aussi, comme il a déjà été précisé dans l'exposé des motifs, l'Agence du stationnement est chargée d'intervenir aux différents niveaux d'information, d'analyse, d'élaboration des plans et de contrôle de la mise en œuvre de ces plans.

En raison de l'expertise qui sera la sienne, l'Agence du stationnement pourra exercer les mêmes missions d'aménagement des zones de stationnement, de contrôle et de perception des redevances de stationnement sur les voiries des communes qui en feront la demande.

Cette démarche des communes, qui ne leur fera pas perdre le bénéfice des recettes nettes de la redevance de stationnement, contribuera à une meilleure coordination des politiques communales en la matière tout en permettant des économies d'échelle et en évitant des dispersions d'efforts sur un territoire exigu.

L'Agence du stationnement assumera en outre un rôle de contrôle de l'élaboration et de l'exécution de la politique de stationnement régionale par les communes.

La banque de données que l'Agence du stationnement est chargée de créer et de tenir à jour doit contenir au moins un inventaire de tous les emplacements de stationnement existants, que ce soit en voiries régionales ou communales, en intérieur d'îlots, dans les parkings publics de toute nature, dans les parkings de transit ou dans les parkings liés à des bureaux, administrations, grands magasins, entreprises, ... A cet effet, elle peut collaborer avec les communes.

Cette banque de données permettra notamment d'évaluer la pression du stationnement dans les quartiers ainsi que son évolution dans le temps.

La banque de données sera accessible aux communes et aux institutions et administrations de la Région afin notamment d'aider les communes lors de l'élaboration des différents plans à adopter en la matière.

Dans la mesure où l'Agence du stationnement traite des données au sens de la loi du 8 décembre 1992 relative à

dende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden nageleefd. Daarom zal de regering bijzondere wervingsvoorwaarden bepalen met inachtneming van artikel 9, § 1, 2^{de} zin van het voormelde koninklijk besluit van 22 december 2000 en van artikel 29, lid 2, 1^o van het voormelde regeringsbesluit van 26 september 2002.

Artikelen 29 tot 31

Het gewest is bevoegd voor het parkeerbeleid op het gewestelijke grondgebied. Via deze ordonnantie vertrouwt het gewest de opmaak van het gewestelijke parkeerbeleidsplan aan het Parkeeragentschap toe. Zoals reeds werd vermeld in de memorie van toelichting moet het Parkeeragentschap op verschillende niveaus tussenkomen : informatie, analyse, opmaak van de plannen en controle op de uitvoering ervan.

Omwille van zijn knowhow zal het Parkeeragentschap dezelfde opdrachten inzake inrichting van de parkeerzones, controle en inning van de parkeerretributie op de wegen van de gemeenten die erom vragen, kunnen uitoefenen.

Deze stap die de gemeenten zetten, waarbij zij het voordeel van de netto-inkomsten uit de parkeerretributie niet zullen verliezen, zal bijdragen tot een betere coördinatie van het beleid van de gemeenten terzake. Er zijn niet alleen schaalvoordelen. Ook wordt vermeden dat de inspanningen verspreid gebeuren op een beperkt grondgebied.

Het Parkeeragentschap zal bovendien de controle op de opmaak en de uitvoering van het gewestelijke parkeerbeleid door de gemeenten uitoefenen.

De gegevensbank die het Parkeeragentschap moet aanmaken en updaten, moet minstens een inventaris bevatten van alle bestaande parkeerplaatsen zowel op gewest- als op gemeentewegen, in huizenblokken, in de publieke parkings van welke aard ook, in de transitparkings en de parkings van kantoren, administraties, grote winkels, bedrijven, ... Hiervoor kan het samenwerken met de gemeenten.

Met deze gegevensbank kan onder meer de parkeerdruk in de wijken alsook de evolutie ervan in de tijd geëvalueerd worden.

De gemeenten, de instellingen en de administraties van het gewest zullen toegang hebben tot de gegevensbank zodat de gemeenten onder meer gesteund worden bij de opmaak van de verschillende vast te stellen plannen hieromtrent.

In de mate dat het Parkeeragentschap gegevens verwerkt in de zin van de wet van 8 december 1992 tot bescherming

la protection de la vie privée, à l'égard des traitements de données à caractère personnel, il est souligné que ce traitement est nécessaire au respect d'une obligation à laquelle le responsable du traitement est soumis par ou en vertu du projet d'ordonnance (article 5, alinéa 1^{er}, c), de cette loi). Ce traitement de données a dès lors lieu conformément à la loi du 8 décembre 1992.

L'Agence du stationnement est aussi chargée d'organiser (ou à organiser le contrôle sur) un service d'enlèvement de véhicules gênants en matière de stationnement.

Dans le cadre du contrôle du stationnement, ce service d'enlèvement de véhicules assurera tous les services d'enlèvement de véhicules sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce service d'enlèvement de véhicules régional peut donc être privé mais est sous contrôle public. Celui-ci est compétent pour l'organisation et la coordination de tous les devoirs d'enlèvement de véhicules (en ce compris ceux pour les sociétés de transport public) sur toutes les voiries communales et régionales. L'idée est dès lors bien d'arriver à terme à ce qu'il n'existe plus qu'un seul service d'enlèvement de véhicules pour toute la Région.

L'Agence du stationnement est également chargée de l'élaboration d'un système de guidage et de téléjalonnement de stationnement qui dirige l'automobiliste entrant dans la Région par une des grandes voies d'accès de manière rapide et efficace vers un parking public qui se situe le plus près de sa destination. Une attention particulière sera réservée aux parkings de transit aux limites de la Région, avec des infrastructures assurant le transfert vers les modes de transport alternatifs (vélo, transport en commun, taxi, carsharing, ...).

L'ordonnance permet à l'Agence du stationnement de créer et/ou gérer toutes les infrastructures en rapport avec le stationnement dont des parkings publics et de transit. Cette compétence est confiée de manière large et vise tous les parkings, qu'il s'agisse de parkings situés sur une voirie communale ou régionale, ou sur le domaine public ou privé, et qu'il s'agisse de parkings que l'Agence du stationnement construit, acquiert ou loue en vue de les exploiter et les gérer elle-même, le cas échéant en coopération avec d'autres partenaires de parkings, qui sont déjà gérés par la Région, dont la gestion sera transférée à la Région après expiration de la concession existante, ou encore des parkings dont la gestion sera transférée par une commune. Cette compétence vise également les parkings aménagés spécifiquement pour les camions, autocars, etc.

L'Agence du stationnement pourra aussi conclure des conventions avec toute personne de droit public ou de droit privé afin d'organiser la mise à disposition du public d'emplacements de stationnement utilisés par des entreprises, grands magasins ou bureaux en dehors des jours et heures habituels d'utilisation de ces emplacements au regard de ces fonctions principales.

van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens wordt benadrukt dat deze verwerking nodig is voor de naleving van een verplichting waartoe de verantwoordelijke van de verwerking onderworpen is door of krachtens de ontwerpordonnantie (artikel 5, lid 1, c) van deze wet). Deze gegevensverwerking gebeurt dus conform de wet van 8 december 1992.

Het Parkeeragentschap heeft ook als taak om een takeldienst voor hinderlijk geparkeerde voertuigen te organiseren (of de controle hierop te organiseren).

In het kader van de controle op het parkeren zal deze takeldienst alle diensten voor het wegtakelen van voertuigen op het Brussels grondgebied uitvoeren. Deze gewestelijke takeldienst kan dus privé zijn. Hij staat wel onder publieke controle. De dienst staat in voor de organisatie en de coördinatie van alle opdrachten inzake het wegtakelen van voertuigen (inclusief de opdrachten voor de maatschappijen van openbaar vervoer) op alle gewest- en gemeentewegen. Doel is dus wel degelijk dat er één takeldienst voor het hele gewest is.

Het Parkeeragentschap heeft ook als taak een parkeergeleidingssysteem te ontwikkelen dat de automobilist die het gewest via een grote invalsroute binnenrijdt, op een snelle en doeltreffende manier naar een publieke parking die het dichtst bij zijn bestemming gelegen is, leidt. Bijzondere aandacht zal gaan naar de transitparkings gelegen aan de gewestgrenzen, met infrastructuur voor de overstap op alternatieve vervoermiddelen (fiets, openbaar vervoer, taxi, autodelen, ...).

Het Parkeeragentschap kan via de ordonnantie alle parkeerinfrastructuur, waaronder publieke parkings en transitparkings, ontwikkelen en/of beheren. Deze ruime bevoegdheid betreft alle parkings, of het nu gaat om parkings gelegen op een gewest- of gemeenteweg of op een publiek of privaat domein, of om parkings die het Parkeeragentschap bouwt, verwerft of huurt om ze zelf uit te baten en te beheren, eventueel in samenwerking met andere partners van parkings, die reeds beheerd worden door het gewest en waarvan het beheer naar het gewest zal worden getransfereerd na afloop van de bestaande concessie, of parkings waarvan het beheer door een gemeente zal worden overgeheveld. Deze bevoegdheid betreft ook parkings die speciaal zijn ingericht voor vrachtwagens, autocars, enz.

Het Parkeeragentschap zal ook overeenkomsten kunnen sluiten met elke publiekrechtelijke of privaatrechtelijke persoon om parkeerplaatsen van bedrijven, grote winkels en kantoren buiten de gebruikelijke dagen en uren waarin ze aangewend worden, voor het publiek ter beschikking te stellen.

Enfin, dans un souci d'avoir une cohérence totale de la politique de stationnement régionale concernant toutes les modes de transports, l'Agence du stationnement est aussi habilitée à développer une offre performante de parkings vélo de même que de trouver des solutions pour le stationnement des bus touristiques et des poids lourds.

Le Gouvernement est habilité à confier d'autres missions à l'Agence du stationnement à condition qu'elles s'inscrivent dans le cadre de la gestion de la problématique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale.

Article 32

L'Agence du stationnement étant soumise à la tutelle du Gouvernement, un contrat de gestion sera conclu et précisera pour la durée du contrat les missions particulières et les objectifs précis à atteindre par l'Agence du stationnement durant cette période. De tels contrats de gestion existent déjà dans d'autres domaines, par exemple avec la « STIB ».

Le contrat de gestion visera en principe :

- 1° les tâches confiées à l'Agence du stationnement et les objectifs qui, dans le cadre de la politique du stationnement, devront être poursuivis et atteints;
- 2° les moyens financiers de l'Agence du stationnement prévus pour la réalisation de ces objectifs;
- 3° les conditions dans lesquelles l'Agence du stationnement pourra acquérir des biens mobiliers et immobiliers;
- 4° le contenu des contacts à établir avec la Région, les communes et les usagers;
- 5° les obligations non financières du Gouvernement;
- 6° l'évaluation de l'Agence du stationnement avec un régime de sanctions éventuelles;
- 7° les prescriptions et les délais pour l'exécution, le suivi et la révision du contrat de gestion.

Article 33

Le contrat de gestion est conclu pour des périodes successives de cinq ans. Le Parlement sera tenu informé par la communication du contrat de gestion. Celui-ci est prolongé automatiquement si aucun nouveau contrat n'a été adopté dans les délais prescrits. Le but consiste en effet à éviter un vide juridique. Un rapport annuel d'activité sera dressé par l'Agence du stationnement et concernant la manière dont le contrat de gestion a été rencontré par celle-ci.

Met het oog op een volledige samenhang in het gewestelijke parkeerbeleid met betrekking alle vervoermiddelen is het Parkeeragentschap ook gemachtigd om een permanent aanbod van fietsenstallingen te ontwikkelen en ook oplossingen aan te reiken voor het parkeren van toeristische busen en vrachtwagens.

De regering is gemachtigd om andere opdrachten aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen op voorwaarde dat deze aansluiten bij het beheer van de parkeerproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 32

Aangezien het Parkeeragentschap aan het toezicht van de regering onderworpen is, wordt een beheerscontract gesloten dat, voor de duur van het contract, de bijzondere opdrachten en de door het Parkeeragentschap in deze periode te bereiken doelstellingen preciseert. Dergelijke beheerscontracten bestaan reeds in andere domeinen, bijvoorbeeld het MIVB-beheerscontract.

Het beheerscontract omvat in de regel :

- 1° de aan het Parkeeragentschap toegewezen opdrachten en de doelstellingen die in het kader van het parkeerbeleid nagestreefd en ten uitvoer moeten worden gelegd;
- 2° de financiële middelen van het Parkeeragentschap om deze doelstellingen te behalen;
- 3° de voorwaarden waaronder het Parkeeragentschap roerende en onroerende goederen kan verwerven;
- 4° de inhoud van de te leggen contacten met het gewest, de gemeenten en de gebruikers;
- 5° de niet-financiële verplichtingen van de regering;
- 6° de evaluatie van het Parkeeragentschap, met eventueel een sanctieregeling;
- 7° de voorschriften en termijnen voor de uitvoering, de opvolging en de herziening van het beheerscontract.

Artikel 33

Het beheerscontract wordt voor een opeenvolgende periode van vijf jaar gesloten en aan het parlement bezorgd. Het wordt automatisch verlengd indien geen nieuw contract is aangenomen binnen de voorgeschreven termijn. Dit om een juridische vacuüm te vermijden. Het Parkeeragentschap stelt jaarlijks een activiteitenverslag op inzake de uitvoering van het beheerscontract.

Le contrat de gestion est vérifié annuellement et, le cas échéant, adapté à l'évolution des circonstances, par application de paramètres objectifs déterminés dans le contrat de gestion. Si, par exemple, de nombreuses communes faisaient appel à l'Agence du stationnement pour l'établissement de leurs plans communaux de stationnement respectifs, il serait ainsi possible d'adapter les moyens de fonctionnement de l'Agence du stationnement.

Il est souhaité que l'Agence du stationnement soumette au Ministre de la Mobilité un projet de premier contrat de gestion dans un délai d'un an à dater de sa constitution et que le premier contrat de gestion entre en vigueur l'année suivante.

Article 34

Cet article définit les moyens dont disposera l'Agence du stationnement pour assurer ses missions. Outre une dotation de base de démarrage, l'Agence du stationnement pourra bénéficier, occasionnellement et pour des tâches ou des besoins spécifiques, de dotations supplémentaires. Les subventions et les recettes occasionnelles éventuelles ainsi que les paiements de prestations et les recettes issues du fonctionnement reviennent à l'Agence du stationnement. La part la plus importante des recettes de l'Agence du stationnement proviendra toutefois du produit de la redevance de stationnement.

L'Agence du stationnement peut accepter des dons et legs et percevoir tout autre revenu occasionnel ainsi que des subventions.

Le Gouvernement peut aussi autoriser l'Agence du stationnement à contracter des emprunts pour financer les dépenses. Aucun emprunt de cette nature ne peut être accordé sans la garantie de la Région. Les obligations garanties ne peuvent dépasser les montants fixés par l'ordonnance portant le budget des dépenses de la Région.

Article 35

Cet article rappelle l'intention du Gouvernement d'affecter les recettes et fonds disponibles de l'Agence du stationnement exclusivement à la réalisation de la politique de stationnement de la Région.

Article 36

L'Agence du stationnement est soumise au contrôle comptable et budgétaire conformément à l'ordonnance du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle.

Het beheerscontract wordt jaarlijks getoetst en, eventueel, aangepast aan de gewijzigde omstandigheden met toepassing van de in het beheerscontract vastgelegde objectieve parameters. Indien bijvoorbeeld heel wat gemeenten een beroep zouden doen op het Parkeeragentschap voor de opmaak van hun gemeentelijk parkeerplan, dan is het mogelijk dat de werkmiddelen van het Parkeeragentschap worden aangepast.

Het is wenselijk dat het Parkeeragentschap een ontwerp van eerste beheerscontract aan de minister van Mobiliteit voorlegt binnen een termijn van één jaar na de oprichting van het Parkeeragentschap en dat het eerste beheerscontract het jaar daarna in werking treedt.

Artikel 34

Dit artikel bepaalt de middelen waarover het Parkeeragentschap zal beschikken om zijn opdrachten uit te voeren. Naast een basisdotatie voor de opstart kan het Parkeeragentschap, occasioneel en voor specifieke taken of noden, bijkomende dotaties krijgen. Eventuele occasionele inkomsten en subsidies evenals vergoedingen voor prestaties en de ontvangsten uit de werking komen toe aan het Parkeeragentschap. Toch zal het belangrijkste deel van de inkomsten voor het Parkeeragentschap komen uit de opbrengst van de parkeerretributie.

Het Parkeeragentschap kan schenkingen en legaten aangaan en andere occasionele inkomsten en subsidies ontvangen.

De regering kan het Parkeeragentschap ook machtigen om leningen aan te gaan voor de financiering van uitgaven. Geen enkele lening van die aard kan zonder waarborg van het gewest worden toegekend. De gewaarborgde verplichtingen mogen de bedragen bepaald door de ordonnantie houdende uitgavenbegroting van het gewest niet overschrijden.

Artikel 35

Dit artikel wijst op het voornemen van de regering om de beschikbare inkomsten en kapitaal van het Parkeeragentschap uitsluitend aan te wenden voor het gewestelijke parkeerbeleid.

Artikel 36

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de boekhoudkundige en budgettaire controle conform de ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle.

Article 37

L'ordonnance instaure une redevance de stationnement à charge des utilisateurs des places de stationnement sur le territoire de la Région. Cette redevance sera dès lors perçue de la même manière et dans les mêmes conditions, que ces places de stationnement soient situées sur des voiries régionales ou communales.

Cet article signifie également que la cohérence régionale ne peut être mise en péril par des décisions divergentes entre les communes qui composent la Région. Aucune taxe ou redevance stationnement complémentaire ou substitutive ne peut donc être adoptée par les communes.

Article 38

Le Gouvernement est habilité à fixer les montants précis des redevances tant ordinaires que forfaitaires dans les fourchettes visées à cet article.

Il est également prévu (par l'ordonnance en zone rouge et par arrêté du Gouvernement le cas échéant dans les autres zones) des durées maximales de stationnement, le but étant toujours d'assurer une rotation la plus grande possible et de décourager au maximum le stationnement de longue durée en voirie. Pour le même motif, cette disposition crée la présomption irréfragable dans le chef des utilisateurs ne respectant pas la réglementation applicable d'opter pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant varie en fonction de la zone de stationnement considérée.

Enfin, le paragraphe 4 de cette disposition précise la procédure de constat et de recouvrement dans l'hypothèse où la redevance forfaitaire est d'application.

Article 39

Cet article exonère les détenteurs de cartes de dérogation du respect de tout ou partie des obligations fixées à l'article 38. Les dispensateurs de soins médicaux urgents ne peuvent faire usage de cette carte qu'à l'occasion de la dispensation effective de ces soins.

Article 40

Cet article confirme la nature exclusivement publique du contrôle et de la perception opérée.

En principe, la Région devrait être responsable du contrôle et la perception dans le cadre de la politique du stationnement sur les voiries régionales et les communes du contrôle et de la perception sur les voiries communales. Pour maintenir la lisibilité sur le terrain et éviter la présence d'un nombre trop élevé de différentes instances de

Artikel 37

De ordonnantie voert een parkeerretributie in voor de gebruikers van parkeerplaatsen op het gewestelijke grondgebied. Deze retributie zal dus op dezelfde wijze en onder dezelfde voorwaarden geïnd worden, of deze parkeerplaatsen op een gewest- of gemeenteweg gelegen zijn.

Dit artikel impliceert ook dat de gewestelijke samenhang niet in het gedrang gebracht kan worden door uiteenlopende beslissingen van gemeenten die tot het gewest behoren. Er kan dus geen enkele aanvullende of vervangende parkeerbelasting of parkeerretributie door de gemeenten genomen worden.

Artikel 38

De regering is gemachtigd om de precieze bedragen van zowel de gewone als de forfaitaire retributies binnen de vork bedoeld in dit artikel te bepalen.

Ook maximale parkeertijden zijn voorzien (door de ordonnantie in de rode zone en bij regeringsbesluit, desgevallend, in de andere zones). Doel is steeds de grootst mogelijke rotatie te verzekeren en het langparkeren op de openbare weg maximaal te ontmoedigen. Om dezelfde reden voert deze bepaling het onweerlegbare vermoeden gekozen te hebben voor de forfaitaire retributie waarvan het bedrag verschilt in functie van de parkeerzone in, voor gebruikers die de reglementering niet naleven.

Tot slot verduidelijkt paragraaf 4 van deze bepaling de vaststellings- en de inningsprocedure in de veronderstelling dat de forfaitaire retributie van toepassing zou zijn.

Artikel 39

Dit artikel stelt de houders van een vrijgesteldenkaart vrij om de verplichtingen bepaald in artikel 38, geheel of gedeeltelijk, na te leven. De zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken kunnen deze kaart enkel gebruiken voor de effectieve verstrekking van de zorgverlening.

Artikel 40

Dit artikel bevestigt het uitsluitende publieke karakter van de controle en van de inning.

In principe zou het gewest verantwoordelijk moeten zijn voor de controle en de inning in het kader van het parkeerbeleid op de gewestwegen en de gemeenten voor de controle en de inning op de gemeentewegen. Om de leesbaarheid op het terrein te behouden en te vermijden dat te veel verschillende controlerende instanties op het terrein actief zouden

contrôle, ces compétences sont entièrement déléguées aux communes et ce tant pour les voiries communales que régionales. Ce n'est qu'en cas de transfert volontaire ou de défaillance grave de la commune en ce qui concerne ces tâches que l'Agence du stationnement est chargée d'assurer le contrôle et la perception sur le terrain, tant sur les voiries communales que régionales.

Dans le cadre de l'évaluation de la politique menée par les communes en matière de stationnement, le Gouvernement peut, après enquête, considérer qu'une commune n'exerce pas sa mission de contrôle et de perception de manière satisfaisante et décider en conséquence de charger l'Agence du stationnement de cette mission sur les voiries communales et régionales de cette commune.

Des mesures transitoires sont prévues à l'article 45 et visant l'hypothèse de l'existence de concessions ou d'autres conventions liant des communes à des personnes de droit privé au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Article 41

Cet article règle la répartition finale du produit des recettes du stationnement perçues (issues de la redevance).

En raison du fait que la Région laisse *de facto* aux communes le contrôle et la perception sur les voiries régionales, la Région perd ainsi la possibilité de garantir ses propres revenus. Il est donc logique que la Région maintienne une partie des recettes régionales du stationnement, générées par les contrôles et la perception des communes sur le terrain, pour financer les autres tâches de l'Agence du stationnement. Il est aussi logique de laisser aux communes une partie des recettes régionales du stationnement. Celles-ci exercent en effet le contrôle et la perception sur le terrain et puisent également une partie de leurs moyens financiers dans ces revenus.

La commune est donc indemnisée pour l'ensemble des coûts réalisés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales. La Région est indemnisée pour les coûts relatifs à la perception et au contrôle si le contrôle et la perception lui ont été confié sur base de délégation communale volontaire ou par le Gouvernement suite à une gestion défaillante de la commune.

Comme précisé dans l'exposé des motifs et selon le mode qui y est développé, le solde net des recettes des redevances est réparti entre l'Agence et les communes.

Le Gouvernement peut régler les modalités de ce versement et prévoir éventuellement des versements tous les six ou trois mois.

zijn, zijn deze bevoegdheden volledig gedelegeerd aan de gemeenten, zowel op gemeente- als op gewestwegen. Enkel bij vrijwillige overdracht of bij ernstige tekortkoming van de gemeente in deze taken wordt het Parkeeragentschap belast met de uitvoering van de controle en de inning op het terrein, dit zowel voor gemeente- als voor gewestwegen.

In het kader van de evaluatie van het parkeerbeleid van de gemeenten kan de regering, na onderzoek, beschouwen dat een gemeente haar controle en inningsopdracht niet op afdoende wijze uitvoert en bijgevolg beslissen het Parkeeragentschap te belasten met deze opdracht op de gemeente- en gewestwegen van deze gemeente.

Overgangsmaatregelen zijn voorzien in artikel 45. Zij beogen de veronderstelling van bestaande concessies of andere overeenkomsten die de gemeenten met privaatrechtelijke personen verbindt op het moment van de inwerking-treding van de ordonnantie.

Artikel 41

Dit artikel regelt de eindverdeling van de opbrengst van de geïnde parkeerinkomsten (uit de parkeerretrobutie).

Omwille van het feit dat het gewest de controle en de inning op de gewestwegen *de facto* overlaat aan de gemeenten, verliest het gewest dus de mogelijkheid om zijn eigen inkomsten in deze te garanderen. Het is dus logisch dat het gewest een deel van de gewestelijke parkeerinkomsten, gegenereerd door de controles en de inning van de gemeenten op het terrein, behoudt om de andere taken van het Parkeeragentschap de financieren. Het is ook logisch dat een deel van de gewestelijke parkeerinkomsten toekomen aan de gemeenten. Zij voeren immers de controle en de inning uit op het terrein en onttrekken een deel van hun financiële draagkracht ook aan deze inkomsten.

De gemeente wordt dus vergoed voor alle onkosten die zij maakt door het uitoefenen van de controle en de inning op gemeente- en gewestwegen. Het gewest wordt vergoed voor de onkosten verbonden met de controle en de inning indien zij op basis van een vrijwillige delegatie van de gemeente of een wanbeleid door de gemeente de uitoefening van de controle en de inning van de Regering heeft toevertrouwd gekregen.

Zoals gepreciseerd in de memorie van toelichting en volgens de wijze die er wordt toegelicht, wordt het nettosaldo van de opbrengst van de retributies tussen het Agentschap en de gemeenten verdeeld.

De regering kan de modaliteiten van deze doorstorting regelen en eventueel halfjaarlijkse of driemaandelijks doorstorting voorzien.

Article 42

La recherche et le constat d'infractions appartiennent à des agents de l'Agence ou à des agents communaux qui pourront exercer leurs missions respectives indistinctement sur les voiries régionales et sur les voiries communales.

Afin d'assurer le plein respect des droits de la défense, les procès-verbaux devront être adressés aux contrevenants dans un délai raisonnable suite à la constatation de l'infraction.

Le Conseil d'Etat a relevé dans son avis l'incompétence du Gouvernement régional pour attribuer la qualité d'agent ou de police judiciaire à des agents communaux et s'est par ailleurs interrogé sur la pertinence d'attribuer une telle qualité à des agents chargés de surveiller l'application d'une réglementation dont le non-respect ne pourrait donner lieu qu'à une amende administrative. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'Etat s'interrogeait quant à la nécessité de préciser que les procès-verbaux établis en cette matière feraient foi jusqu'à inscription de faux.

Suivant en tous points l'avis du Conseil d'Etat, le projet a été remanié en précisant d'une part que les agents qualifiés pour dresser procès-verbal seraient des agents de l'Agence ou des communes respectivement désignés par le Gouvernement ou ces communes d'une part, sans reconnaissance de la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire d'autre part et sans que leurs procès-verbaux ne fassent foi jusqu'à inscription de faux enfin. Comme préconisé par le Conseil d'Etat, ces procès-verbaux vaudront en qualité de renseignements que le juge, éventuellement saisi, appréciera en fonction de sa propre conviction.

Article 43

Pour pouvoir utiliser la dénomination « parking public », tout parking appartenant à une personne de droit privé ou de droit public doit rencontrer des conditions minimales sur le plan de l'accessibilité, de la salubrité, de la sécurité, de l'éclairage et de la signalisation. Ces conditions seront fixées par arrêté du Gouvernement et leur respect débouchera sur la délivrance d'une sorte de label de qualité attractif pour les utilisateurs.

Seuls les parkings bénéficiant de ce label pourront profiter du système de téléjalonnement qui sera développé par l'Agence du stationnement.

Il s'agit d'orienter le stationnement de longue durée vers ces parkings hors voirie ainsi que d'informer les utilisateurs de la disponibilité existante. Il est en effet trop souvent constaté la présence en voirie d'utilisateurs tournant à la recherche d'une place de stationnement alors qu'existe à proximité un parking hors voirie en grande partie vide.

Artikel 42

Het opsporen en vaststellen van overtredingen is een taak van de agenten van het Agentschap of van de gemeentelijke ambtenaren, die hun respectievelijke opdrachten, zonder onderscheid op de gewest- en de gemeentewegen kunnen uitoefenen.

Met het oog op de volle naleving van de rechten van de verdediging moeten de processen-verbaal binnen een redelijke termijn naar aanleiding van de vaststelling van de overtreding aan de overtreeders worden opgestuurd.

De Raad van State wijst in zijn advies erop dat de gewest-regering niet bevoegd is om de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan gemeentelijke ambtenaren toe te kennen. Hij stelt zich ook vragen bij de relevantie om dergelijke hoedanigheid aan agenten toe te kennen belast met de controle op de toepassing van een reglementering waarvan de niet-naleving enkel met een administratieve boete zou kunnen worden bestraft. In dezelfde gedachtegang vraagt de Raad zich ook af of het nodig is te preciseren dat de processen-verbaal die terzake worden opgesteld bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen.

Voor alle punten werd het advies van de Raad van State gevolgd. Het ontwerp werd dan ook herwerkt met een precisering dat enerzijds de agenten bevoegd voor het opstellen van een proces-verbaal agenten van het Agentschap of van de gemeenten zijn, respectievelijk aangesteld door de regering of door die gemeenten enerzijds, zonder erkenning van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie anderzijds en zonder dat hun processen-verbaal bewijskracht opleveren tot bewijs van het tegendeel. Zoals aanbevolen door de Raad van State zullen de processen-verbaal als inlichting gelden waarop de rechter, bij wie de zaak eventueel aanhangig wordt gemaakt, naar eigen overtuiging de bewijswaarde ervan zal beoordelen.

Artikel 43

Om de vermelding « publieke parking » te kunnen gebruiken, moet elke parking van een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke persoon aan de minimale voorwaarden inzake bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie voldoen. Deze voorwaarden worden bij regeringsbesluit bepaald en de naleving ervan zal resulteren in de toekenning van een soort kwaliteitslabel voor de gebruikers.

Enkel de parkings met dit label zullen het parkeergeleidingssysteem kunnen gebruiken dat door het Parkeeragentschap ontwikkeld zal worden.

Bedoeling is het langparkeren naar deze parkings buiten de openbare weg te leiden en de gebruikers te informeren over de beschikbare plaatsen. We zien immers maar al te vaak automobilisten zoeken naar een parkeerplaats op de openbare weg, terwijl er dichtbij een parking buiten de openbare weg is die meestal leeg is.

Article 44

Certaines communes ont actuellement choisi de recourir au procédé de la concession ou de la sous-traitance pour confier à des personnes de droit privé le contrôle en voirie du respect de leurs règlements instaurant une redevance de stationnement sur leur territoire.

Comme déjà explicité par ailleurs et afin d'assurer l'homogénéité du système mis en place par l'ordonnance et devant tenir compte du caractère de redevance régionale de stationnement du « parking payant » considéré, sans évoquer les nombreux problèmes que le recours à des firmes privées a pu susciter, il s'impose de restituer aux seules autorités publiques la tâche d'assurer le contrôle et la perception de cette redevance.

Cet article impose donc logiquement aux communes qui seraient encore engagées dans pareilles conventions avec des personnes de droit privé d'y mettre fin dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Ce long délai devrait permettre aux communes engagées dans de tels liens de voir arriver le terme des conventions passées et de ne pas les renouveler.

Dans l'hypothèse de l'existence de conventions d'une durée plus longue, la commune devra trouver une solution équilibrée, le cas échéant avec l'aide de l'Agence du stationnement afin d'être à même de mettre fin à la convention dans le délai imparti. Il est évident que la collaboration de l'Agence du stationnement dépendra de l'attitude prise par la commune et sera notamment fonction de la période de conclusion des conventions. Au vu du contenu du présent projet, il serait ainsi incompréhensible qu'une commune s'engage encore dans ce type d'accords, à tout le moins pour de longues durées.

Article 45

Afin de permettre au Gouvernement d'adopter les arrêtés d'exécution nécessaires et aux communes de se préparer efficacement, il est prévu que l'ordonnance n'entrera en vigueur que le premier jour du deuxième mois suivant celui de sa publication.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

Charles PICQUÉ

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

Artikel 44

Bepaalde gemeenten hebben gekozen voor de concessie of onderaanneming om de controle, op de openbare weg, op de naleving van hun reglementen die een parkeerretributie op hun grondgebied invoeren, toe te vertrouwen aan privaatrechtelijke personen.

Zoals bovendien reeds uitdrukkelijk geformuleerd en om de eenvormigheid van het door de ordonnantie ingevoerde systeem te waarborgen, waarbij rekening moet gehouden worden met het karakter van gewestelijke parkeerretributie bij het betaald parkeren, zonder de talrijke problemen aan te halen die ontstaan zijn door een beroep te doen op privé-bedrijven, dient de opdracht inzake controle en inning van deze retributie terug te gaan naar de overheid.

Dit artikel verplicht logischerwijze de gemeenten, die nog zouden verbonden zijn door dergelijke overeenkomsten met privaatrechtelijke personen, er een eind aan te stellen binnen een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie. Dankzij deze ruime termijn zouden de gemeenten met dergelijke verbintenissen een einde moeten kunnen stellen aan de gesloten overeenkomsten en deze niet meer verlengen.

In de veronderstelling dat er overeenkomsten van een langere termijn bestaan, zal de gemeente een evenwichtige oplossing moeten vinden, eventueel met de steun van het Parkeeragentschap, om binnen de voorgeschreven termijn een einde te kunnen stellen aan de overeenkomst. Het spreekt voor zich dat de samenwerking met het Parkeeragentschap zal afhangen van de houding die de gemeente aanneemt en van het moment waarop de overeenkomsten werden gesloten. Na kennisneming van de inhoud van dit ontwerp zou het onbegrijpelijk zijn dat een gemeente zich nog verbindt door dit soort akkoorden, op zijn minst voor een lange duur.

Artikel 45

Opdat de regering de nodige uitvoeringsbesluiten zou kunnen aannemen en de gemeenten zich doeltreffend zouden kunnen voorbereiden, wordt bepaald dat de ordonnantie slechts de eerste dag van de tweede maand volgend op de maand van de bekendmaking in werking treedt.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUÉ

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de la politique du stationnement
et création de l'Agence du stationnement
de la Région de Bruxelles-Capitale**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

**CHAPITRE PREMIER
Dispositions générales**

Article 1^{er}

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

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° place de stationnement : espace situé sur la voie publique et destiné au stationnement d'un véhicule à moteur.
- 2° place de stationnement réservée : place de stationnement destinée exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deux-roues motorisés, aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés, aux véhicules à moteur effectuant des opérations de chargement et de déchargement de personnes ou de marchandises ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement.
- 3° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée de places de stationnement situées sur la voie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève.
- 4° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs de places de stationnement.
- 5° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions visées par la présente ordonnance, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public, y compris les parkings de transit.
- 6° téléjalonnement : système d'information et de guidage relatif aux emplacements disponibles dans les parkings publics.
- 7° L'Agence du stationnement : l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, comme défini dans le Chapitre VI.

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de
oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk
Parkeeragentschap**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, wordt ermee belast aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, het ontwerp van ordonnantie voor te leggen waarvan de tekst volgt :

**EERSTE HOOFDSTUK
Algemene bepalingen**

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie verstaan we onder :

- 1° parkeerplaats : de ruimte op de openbare weg die bestemd is om een motorvoertuig te parkeren.
- 2° voorbehouden parkeerplaats : een parkeerplaats uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door gehandicapte personen, taxi's, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, motorvoertuigen gebruikt voor het auto-delen, motorvoertuigen die mensen in en uit laten stappen en goederen laden en lossen en voor elke categorie voertuigen aangeduid door de regering.
- 3° gereguleerde zone : deel van het grondgebied van het gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare weg, waarvan het gebruik gereguleerd is volgens de categorie waartoe zij behoort.
- 4° vrijgesteldencarta : individuele toelating uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen.
- 5° publieke parking : elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die beantwoordt aan de voorwaarden bedoeld in deze ordonnantie, met inbegrip van deze die aan het gewest of elke andere publiekrechtelijke rechtspersoon toebehoren, en van de transitparkings.
- 6° parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem omtrent de beschikbare plaatsen in publieke parkings.
- 7° Het Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI.

CHAPITRE II
Instruments

Article 3

La politique du stationnement a pour objectif d'organiser de manière efficace, cohérente et concertée l'usage privatif des voiries régionales et communales et de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic, en privilégiant leur fonction principale de vecteur de mobilité tant pour les véhicules à moteur que pour les piétons et les cyclistes.

La politique de stationnement passe par :

- 1° la fixation de zones réglementées;
- 2° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement;
- 3° l'adoption de plans d'action communaux de stationnement;
- 4° la création d'une Agence du stationnement.

CHAPITRE III
Des zones réglementées

Article 4

Sans préjudice de la faculté pour le Gouvernement de créer d'autres zones à titre complémentaire, et pour lesquelles il fixe la durée maximale et les conditions d'utilisation, il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées :

- 1° la zone rouge, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 1^{er};
- 2° la zone verte, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 2;
- 3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 3.

Article 5

L'utilisation d'une place de stationnement située dans une des zones réglementées à l'article 4 est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, au minimum tous les jours de 9 heures à 18 heures.

Un plan régional ou communal de stationnement peut déroger ponctuellement à la période visée à l'alinéa 1^{er} lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie. Le gouvernement détermine les conditions autorisant une telle dérogation.

L'utilisation d'une place de stationnement s'entend de l'occupation effective de cette place par un véhicule à moteur.

Article 6

Dans le respect des règles fixées par le Gouvernement, et sans préjudice de la faculté qui leur est reconnue de confier cette tâche à l'Agence

HOOFDSTUK II
Middelen

Artikel 3

Het parkeerbeleid beoogt een doeltreffende, coherente en overlegde organisatie van het privaat gebruik van de gewest- en gemeentewegen. Het wil ook bijdragen aan de doelstelling om de verkeerslast te beperken. De hoofdfunctie van deze wegen als vector voor de mobiliteit, zowel voor motorvoertuigen als voor voetgangers en fietsers, wordt hierbij benadrukt.

Het parkeerbeleid komt tot stand via :

- 1° de bepaling van gereglementeerde zones;
- 2° de vaststelling van een gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 3° de vaststelling van gemeentelijke parkeeractieplannen;
- 4° de oprichting van een Parkeeragentschap.

HOOFDSTUK III
Gereglementeerde zones

Artikel 4

Onverminderd de mogelijkheid voor de regering om andere aanvullende zones te creëren, waarvoor zij de maximumduur en de gebruiksvoorwaarden vastlegt, worden drie soorten gereglementeerde zones op het grondgebied van het gewest bepaald :

- 1° de rode zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 1;
- 2° de groene zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 2;
- 3° de blauwe zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats de beperkte parkeertijd moet naleven middels een parkeerschijf, conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op straffe van onderwerping aan de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 3.

Artikel 5

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 4 gereglementeerde zones is onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of haar uitvoeringsbesluiten, minimum elke dag van 9 uur tot 18 uur.

Een gewestelijk of gemeentelijk parkeerplan kan, punctueel, afwijken van de periode bedoeld in lid 1 wanneer de specificiteit van een weg of een bijzondere wijk dit verantwoordt. De regering legt de toelatingsvoorwaarden voor dergelijke afwijking vast.

Het gebruik van een parkeerplaats is de feitelijke bezetting van een parkeerplaats door een motorvoertuig.

Artikel 6

Met inachtneming van de regels bepaald door de regering en onverminderd de mogelijkheid die aan de gemeenten wordt toegekend om deze

du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, les communes sont compétentes pour délivrer des cartes de dérogation :

- 1° aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés;
- 4° aux personnes handicapées.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé.

Le Gouvernement fixe les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation et peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Article 7

Le Gouvernement arrête les conditions-cadre relatives à l'occupation de places de stationnement à l'occasion d'événements temporaires tels que déménagements, travaux nécessitant l'usage de camions ou containers ou festivités.

Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations au sein du cadre fixé par le Gouvernement.

Article 8

Le Gouvernement fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées.

CHAPITRE IV

Du plan de politique régionale du stationnement

Section 1

Contenu

Article 9

Le plan de politique régionale du stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan de politique de stationnement comprend au moins :

- 1° un volet indicatif constitué d'une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ainsi que de la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique de stationnement suivie;
- 2° un volet réglementaire constitué de dispositions applicables en matière de stationnement et fixant pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :
 - a) le nombre maximal de places de stationnement admissibles;
 - b) le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4;
 - c) le nombre minimal de places de stationnement réservées ainsi que la signalisation uniforme utilisée pour celles-ci.

taak aan het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap toe te vertrouwen, zijn de gemeenten bevoegd om vrijgesteldenkaarten uit te reiken aan :

- 1° de buurtbewoners, wat de wijk betreft waarin zij wonen;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken;
- 3° uitbaters van motorvoertuigen die voor het autodelen worden ingezet;
- 4° gehandicapte personen.

Elke vrijgesteldenkaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig.

De regering bepaalt de regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijgesteldenkaarten. Zij kan aanvullende categorieën begunstigden bepalen.

Artikel 7

De regering bepaalt de kadervoorwaarden betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke evenementen zoals verhuizingen, werken die het gebruik van vrachtwagens of containers vereisen, festiviteiten.

De gemeenten blijven bevoegd voor het toestaan of weigeren van de toelatingen binnen het kader door de regering bepaald.

Artikel 8

De regering bepaalt de regels voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK IV

Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1

Inhoud

Artikel 9

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan legt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het gewest vast, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen terzake en in alle fasen van voorbereiding, aanneming en uitvoering van deze beslissingen.

Het parkeerbeleidsplan bevat ten minste :

- 1° een informatief luik bestaande uit een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand en de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de toekomstige behoeften en het parkeerbeleid;
- 2° een reglementair luik bestaande uit toepasselijke bepalingen inzake parkeren, waarbij enerzijds voor het volledige grondgebied van het gewest en anderzijds voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt, het volgende bepaald wordt :
 - a) het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen;
 - b) het aantal parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 4;
 - c) het minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen alsook de eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt.

Section 2
Procédure d'élaboration

Article 10

Le Gouvernement arrête le projet de plan de politique régionale du stationnement.

Il soumet ce projet pour avis aux communes, à Bruxelles Mobilité, à la STIB et à Bruxelles Environnement.

Les avis sont formulés par les conseils communaux et transmis au Gouvernement dans les soixante jours de la demande.

A défaut, les avis sont réputés favorables au projet de plan.

Article 11

Dans les six mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan de politique régionale du stationnement.

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Article 12

La procédure visée aux articles 10 et 11 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan de politique régionale du stationnement.

Article 13

Le plan de politique régionale du stationnement est établi pour une durée de cinq ans à compter de son entrée en vigueur.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué à titre définitif et ce, au maximum un an après échéance du délai prévu à l'alinéa 1^{er}.

Le nouveau plan politique de stationnement est établi sur base d'un rapport d'évaluation concernant le plan politique de stationnement précédent.

CHAPITRE V
Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1
Contenu

Article 14

§ 1^{er}. – Chaque commune de la Région adopte un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. – Les plans d'action de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationnement en rendant opérationnel le plan de politique régionale du stationnement.

§ 3. – Le Gouvernement détermine le contenu précis des plans d'action de stationnement qui doivent comprendre au moins:

- 1° un exposé indiquant en quoi ils rendent opérationnel le plan de politique régionale du stationnement;
- 2° un plan d'action relatif au stationnement dans chacune des voiries visées par le plan et indiquant au moins :

Afdeling 2
Opmaakprocedure

Artikel 10

De regering stelt het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast.

Zij legt dit ontwerp aan de gemeenten, Mوبiel Brussel, de MIVB en Leefmilieu Brussel voor advies voor.

De adviezen worden door de gemeenteraden uitgebracht en aan de regering bezorgd binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Bij gebrek worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

Artikel 11

Binnen een termijn van zes maanden na de vaststelling van het ontwerpplan stelt de regering het gewestelijk parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Artikel 12

De procedure bedoeld in artikelen 10 en 11 is van toepassing op elke wijziging die de regering aan het gewestelijk parkeerbeleidsplan aanbrengt.

Artikel 13

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander definitief plan wordt vervangen en dit maximaal 1 jaar na afloop van de termijn voorzien in lid 1.

Het nieuwe parkeerbeleidsplan wordt opgesteld op basis van een evaluatierapport betreffende het voorgaande parkeerbeleidsplan.

HOOFDSTUK V
Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1
Inhoud

Artikel 14

§ 1. – Elke gemeente van het gewest stelt een gemeentelijk parkeeractieplan vast dat van toepassing is op alle gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. – De parkeeractieplannen zijn plannen die concreet ingrijpen op het parkeren. Zij operationaliseren het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

§ 3. – De regering bepaalt de precieze inhoud van de parkeeractieplannen, die minstens het volgende bevatten:

- 1° een toelichting waaruit blijkt dat zij het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationaliseren;
- 2° een actieplan betreffende het parkeren in elke straat die in het plan is opgenomen en dat minstens het volgende omvat :

- a) la délimitation des zones réglementées;
 - b) le nombre de places de stationnement réglementées;
 - c) le nombre et la nature des places de stationnement réservées.
- 3° l'énumération des règlements complémentaires en matière de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action;
- 4° l'inventaire des travaux d'infrastructure nécessaires à l'exécution du plan d'action ainsi que la fixation d'un calendrier pour la réalisation de ces travaux et l'estimation du coût ainsi que leur mode de financement;
- 5° la description des modes et moyens de contrôle à mettre en œuvre en vue d'assurer le respect du plan d'action;
- 6° l'estimation des coûts générés et des recettes attendues suite à la mise en œuvre du plan d'action.

Section 2

Procédure d'élaboration des plans d'action communaux de stationnement

Article 15

Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement.

Article 16

Dans les quinze jours de son adoption, le projet de plan d'action communal de stationnement est soumis pour avis par la commune qui l'a adopté à chacune des communes limitrophes situées dans la Région ainsi qu'à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et transmis dans les soixante jours de la demande.

A défaut, les avis sont réputés favorables au projet de plan d'action.

Article 17

Le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan de politique régionale du stationnement.

A défaut, le Gouvernement peut charger l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale d'élaborer le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune selon la procédure visée à l'article 18, § 3.

Article 18

§ 1^{er}. – Le Gouvernement approuve le plan d'action dans les deux mois de la réception du dossier complet, sur base :

- 1° du plan de politique régionale du stationnement;
- 2° de la compatibilité du plan d'action communal avec les plans de stationnement adoptés ou en cours d'élaboration dans les autres communes de la Région.

En cas de non approbation, la décision est motivée et contient les indications permettant à la commune d'adopter un nouveau plan d'action

- a) de afbakening van de gereguleerde zones;
 - b) het aantal gereguleerde parkeerplaatsen;
 - c) het aantal en de aard van de voorbehouden parkeerplaatsen.
- 3° een opsomming van de aanvullende verkeersreglementen waarvan de aanneming nodig geacht wordt voor de uitvoering van het actieplan;
- 4° een inventaris van de infrastructuurwerken die nodig zijn voor de uitvoering van het actieplan alsook de vaststelling van een tijdschema voor de realisatie van deze werken en een raming van de kosten en de wijze van financiering ervan;
- 5° een beschrijving van de uit te voeren controlewijzen en -middelen voor de naleving van het actieplan;
- 6° een raming van de gegeneerde kosten en verwachte inkomsten naar aanleiding van de uitvoering van het actieplan.

Afdeling 2

Procedure voor de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen

Artikel 15

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast.

Artikel 16

Binnen een termijn van vijftien dagen na de vaststelling legt de gemeente, die het plan vaststelde, het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan aan elke aangrenzende gemeente gelegen in het gewest alsook aan het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap voor advies voor.

De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap uitgebracht en bezorgd binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Bij gebrek worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

Artikel 17

De gemeenteraad stelt het gemeentelijk parkeeractieplan definitief vast binnen een termijn van twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*.

Bij gebrek kan de regering het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, in de plaats van de gemeente, belasten met de opmaak van het gemeentelijk parkeeractieplan volgens de procedure bedoeld in artikel 18, § 3.

Artikel 18

§ 1. – De regering keurt het actieplan goed binnen de twee maanden na ontvangst van het volledige dossier, op basis van :

- 1° het gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 2° de overeenstemming tussen het gemeentelijk actieplan en de vastgestelde of in opmaak zijnde parkeerplannen in de andere gemeenten van het gewest.

In geval van niet-goedkeuring wordt de beslissing met redenen omkleed. Zij bevat de indicaties waarmee de gemeente een nieuw definitief

définitif répondant aux objectifs poursuivis et à la cohérence des différents plans.

§ 2. – Le plan d'action de stationnement modifié doit être soumis au Gouvernement pour approbation dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de non approbation.

§ 3. – A défaut pour une commune de soumettre pour approbation son plan d'action définitif dans les délais requis ou en cas de soumission d'un plan d'action pour approbation suivi de deux arrêtés successifs du Gouvernement refusant l'approbation, celui-ci peut charger l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale d'élaborer le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune défaillante.

Dans ce cas, le Gouvernement adopte provisoirement le plan d'action communal de stationnement sur proposition de l'Agence du stationnement et le soumet pour avis à la commune concernée et aux communes limitrophes situées dans la Région conformément à l'article 16.

Au terme de la procédure, le Gouvernement adopte le plan d'action communal de stationnement définitif.

Article 19

Par dérogation à l'article 15, une commune peut, par décision du conseil communal, confier à l'Agence du stationnement la tâche d'élaborer le projet de plan d'action communal de stationnement et de soumettre ce projet au Gouvernement pour approbation.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement soumet le projet de plan d'action pour avis à chacune des communes limitrophes de la commune concernée, situées en Région, ainsi qu'à la commune concernée.

Les avis des communes limitrophes sont formulés et transmis à l'Agence du stationnement par les conseils communaux dans les soixante jours de la demande.

L'avis de la commune concernée est formulé et transmis par le conseil communal à l'Agence du stationnement dans les nonante jours de la demande.

Passé ce délai, l'Agence du stationnement transmet le dossier complet au Gouvernement pour adoption du plan d'action définitif.

Article 20

Le plan d'action communal de stationnement est publié au *Moniteur belge*.

Article 21

La procédure visée aux articles 15 à 20 est applicable à toute modification apportée à un plan d'action communal de stationnement.

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent au regard des modifications apportées au volet réglementaire du plan de politique régionale du stationnement.

Il en va de même après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement.

actieplan kan vaststellen dat aan de vooropgestelde doelstellingen en aan de samenhang met de verschillende plannen beantwoordt.

§ 2. – Het gewijzigde parkeeractieplan moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de regering binnen een termijn van drie maanden na de notificatie van de beslissing van niet-goedkeuring.

§ 3. – Bij gebrek aan voorlegging, ter goedkeuring, door een gemeente van haar definitieve actieplan binnen de vereiste termijn of in geval van voorlegging van een actieplan ter goedkeuring gevolgd door twee opeenvolgende regeringsbesluiten tot weigering van de goedkeuring, kan de regering het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente, belasten met de opmaak van het gemeentelijk parkeeractieplan.

In dit geval stelt de regering het gemeentelijk parkeeractieplan op voorstel van het Parkeeragentschap voorlopig vast en legt het voor advies voor aan de betrokken gemeente en aan de aangrenzende gemeenten gelegen in het gewest, conform artikel 16.

Na afloop van de procedure stelt de regering het definitief gemeentelijk parkeeractieplan vast.

Artikel 19

In afwijking van artikel 15 kan een gemeente, bij beslissing van de gemeenteraad, de opmaak van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan aan het Parkeeragentschap toevertrouwen alsook de voorlegging, ter goedkeuring, van dit ontwerp aan de regering.

In dit geval legt het Parkeeragentschap het ontwerp van actieplan aan elke gemeente die aan de betrokken gemeente grenst en in het gewest gelegen is alsook aan de betrokken gemeente voor advies voor.

De adviezen van de aangrenzende gemeenten worden door de gemeenteraden uitgebracht en aan het Parkeeragentschap bezorgd binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Het advies van de betrokken gemeente wordt door de gemeenteraad uitgebracht en bezorgd aan het Parkeeragentschap binnen een termijn van 90 dagen na de aanvraag.

Is deze termijn verstreken, dan bezorgt het Parkeeragentschap het volledige dossier aan de regering ter vaststelling van het definitieve actieplan.

Artikel 20

Het gemeentelijk parkeeractieplan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Artikel 21

De procedure bedoeld in artikelen 15 tot 20 is van toepassing op elke wijziging aangebracht aan een gemeentelijk parkeeractieplan.

Elke gemeente neemt de nodige wijzigingen aan ten opzichte van de wijzigingen aangebracht aan het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Hetzelfde geldt na vaststelling van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Section 3

Effets des plans d'action de stationnement

Article 22

Les plans d'action de stationnement sont obligatoires.

En ce qui concerne les voiries communales et régionales situées sur leur territoire, les communes sont tenues d'adopter les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur. A défaut, le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale la tâche de lui soumettre pour approbation tout projet de mesure d'exécution et, après approbation, de réaliser ces mesures d'exécution.

Article 23

Tous les deux ans, et selon les modalités fixées par le Gouvernement, chaque commune adopte un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées. Les communes transmettent ces rapports à l'Agence du stationnement.

Sur base de ces rapports, l'Agence du stationnement dressera un rapport global évaluant l'impact de ces plans d'action de stationnement sur la mobilité et l'environnement.

A défaut pour une commune d'adopter ce rapport d'évaluation, le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale la tâche de rédiger et de lui transmettre ce rapport d'évaluation.

Article 24

S'il ressort du rapport d'évaluation visé à l'article 23 qu'une commune n'exécute pas de manière satisfaisante ou dans les délais impartis tout ou partie du plan d'action de stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, le Gouvernement adresse à cette commune une mise en demeure par envoi recommandé confié à la poste.

Cette mise en demeure détaille les manquements constatés ainsi que les mesures à prendre pour y mettre fin. Elle précise le délai dans lequel ces mesures doivent être prises et exécutées en mentionnant le cas échéant qu'à défaut de réponse satisfaisante, l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale sera chargée de se substituer à la commune.

Dans les soixante jours de la réception de cette mise en demeure, la commune concernée peut faire valoir ses observations. Au vu de celles-ci, le Gouvernement accorde le cas échéant à la commune un dernier délai pour mettre fin aux manquements constatés. Dans ce cas, l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale est chargée d'établir au terme de ce délai un rapport d'évaluation relatif à la manière dont il aura été mis fin aux manquements constatés.

En cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés, le Gouvernement charge, par décision motivée, l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale d'adopter les mesures de substitution nécessaires à la bonne exécution des plans d'action de stationnement dans la commune.

Afdeling 3

Gevolgen van de parkeeractieplannen

Artikel 22

De parkeeractieplannen zijn verplichtend.

Wat de gemeente- en gewestwegen op hun grondgebied betreft, moeten de gemeenten de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen aannemen en binnen de twee jaar na de inwerkingtreding ervan uitvoeren. Bij gebrek kan de regering het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee belasten haar elk ontwerp van uitvoeringsmaatregel ter goedkeuring voor te leggen en, na goedkeuring, deze uitvoeringsmaatregelen te implementeren.

Artikel 23

Om de twee jaar en volgens de regels bepaald door de regering neemt elke gemeente een evaluatieverslag aan dat de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen specificeert alsook de concrete gevolgen ervan op het parkeren op de betrokken wegen. De gemeenten maken deze rapporten aan het Parkeeragentschap over.

Op basis van deze rapporten stelt het Parkeeragentschap een globaal rapport op dat de impact van deze parkeeractieplannen op de mobiliteit en het milieu evalueert.

Bij gebrek aan aanneming van dit evaluatieverslag door een gemeente kan de regering het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee belasten dit evaluatieverslag op te stellen en het haar te bezorgen.

Artikel 24

Indien uit het evaluatieverslag bedoeld in artikel 23 blijkt dat een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, niet op afdoende wijze of binnen de voorgeschreven termijn uitvoert, dan richt de regering bij een ter post aangetekend schrijven een ingebrekestelling aan deze gemeente.

Deze ingebrekestelling specificeert de vastgestelde tekortkomingen alsook de te nemen maatregelen om er een eind aan te stellen. Zij precificeert de termijn waarbinnen deze maatregelen moeten worden genomen en uitgevoerd en vermeldt hierbij, desgevallend, dat bij gebrek aan een afdoend antwoord, het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee belast zal worden in de plaats te treden van de gemeente.

Binnen de zestig dagen na ontvangst van deze ingebrekestelling kan de betrokken gemeente haar opmerkingen laten gelden. Na kennisneming ervan kent de regering, desgevallend, een laatste termijn toe aan de gemeente om een eind te stellen aan de vastgestelde tekortkomingen. In dit geval is het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee belast, na afloop van deze termijn, een evaluatieverslag op te maken met betrekking tot de wijze waarop een eind werd gesteld aan de vastgestelde tekortkomingen.

Indien de vastgestelde tekortkomingen, geheel of gedeeltelijk, blijven voortbestaan, dan belast de regering, bij een met redenen omklede beslissing, het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee de vervangingsmaatregelen die nodig zijn voor de goede uitvoering van de parkeeractieplannen in de gemeente aan te nemen.

CHAPITRE VI

*De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale***Section 1**

Dispositions générales

Article 25

§ 1^{er}. – Afin d'atteindre les objectifs définis par la présente ordonnance, il est créé une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », ci-après dénommée l'Agence du stationnement et chargée des missions énumérées à la section 5.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés sous réserve des dispositions de la présente ordonnance ou de ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement approuve les premiers statuts de l'Agence du stationnement et peut modifier sa dénomination. Toute modification ultérieure des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

§ 2. – Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital souscrit par la Région s'élève à un minimum de 81 %. Toutes les communes de la Région peuvent souscrire au capital avec un maximum de 1 % chacune. Chaque part sociale donne droit à une voix. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. – L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires doivent appartenir à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires par référence aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

§ 4. – Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intégreront des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

Section 2
Composition*Article 26*

§ 1^{er}. – L'assemblée générale se compose des actionnaires et des administrateurs. Seuls les actionnaires prennent part au vote.

§ 2. – L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de 15 membres :

- 5 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition des communes associées;
- 10 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

Dix membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.

Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration mais ne prennent pas part aux votes.

HOOFDSTUK VI

*Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap***Afdeling 1**

Algemene bepalingen

Artikel 25

§ 1. – Om de door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen te bereiken, wordt er een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap », hierna genoemd het Parkeeragentschap en belast met de opdrachten vermeld in afdeling 5.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen, onder voorbehoud van de bepalingen van deze ordonnantie of van zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De regering keurt de eerste statuten van het Parkeeragentschap goed en kan haar benaming wijzigen. Elke latere wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.

§ 2. – Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de regering. Het door het gewest onderschreven kapitaal bedraagt minstens 81 %. Alle gemeenten van het gewest kunnen het kapitaal onderschrijven, elkeen met een maximum van 1 %. Elk aandeel geeft recht op één stem. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de regering.

§ 3. – Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de regering. Deze controle wordt uitgeoefend door bemiddeling van twee commissarissen die door de regering benoemd en ontslagen worden. De commissarissen moeten tot twee verschillende taalgroepen behoren. De regering regelt de uitoefening van de opdracht van de commissarissen als bedoeld in de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

§ 4. – De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, moeten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen omvatten, met name op het vlak van de modaliteiten inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en de bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden door de regering bepaald.

Afdeling 2
Samenstelling*Artikel 26*

§ 1. – De algemene vergadering bestaat uit de aandeelhouders en de bestuurders. Enkel de aandeelhouders nemen deel aan de stemming.

§ 2. – Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur samengesteld uit 15 leden :

- 5 leden worden benoemd door de regering op voordracht van de betrokken gemeenten;
- 10 leden worden benoemd door de regering op voordracht van de Minister van Mobiliteit.

Tien leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en vijf anderen tot de andere taalgroep.

De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur bij maar nemen niet deel aan de stemming.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

§ 3. – Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci doivent appartenir à des groupes linguistiques différents.

§ 4. – Les mandats des administrateurs sont renouvelables. Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. – Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

- 1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'Etat adjoint à l'un de ses membres;
- 2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une entreprise active dans le domaine du stationnement ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre;
- 4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

Section 3 Gestion journalière

Article 27

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

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

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extrajudiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

Section 4 Personnel

Article 28

Le Gouvernement arrête le cadre du personnel de l'Agence du stationnement ainsi que son statut administratif et pécuniaire. Il sera prévu une mobilité optimale pour les fonctionnaires des administrations publiques vers l'Agence du stationnement.

Section 5 Missions

Article 29

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique de stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. A cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions qui lui sont confiées par la présente ordonnance ainsi que de :

- 1° la création et la mise à jour d'une banque de données, contenant les informations utiles à l'élaboration du plan de politique régio-

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen de zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. – De raad van bestuur kiest een voorzitter en een ondervoorzitter onder de leden van de raad uit. Zij moeten tot een verschillende taalgroep behoren.

§ 4. – Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar. Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. – Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden :

- 1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden;
- 2° lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement;
- 3° bestuurder, manager of personeelslid van een onderneming die actief is op het vlak van het parkeren of de exploitatie van publieke parkings en elke persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent;
- 4° personeelslid van het Parkeeragentschap.

Afdeling 3 Dagelijks bestuur

Artikel 27

Het dagelijks bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die ieder tot een andere taalrol behoren en door de regering worden aangeduid en ontslagen volgens de door haar vastgestelde regels.

De regering bepaalt hun administratief en geldelijk statuut alsook de delegatiebevoegdheden die hen worden toegekend. Zij stelt vast in welke gevallen de beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijks bestuur, rechtsgeldig op in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap.

Afdeling 4 Personeel

Artikel 28

De regering stelt de personeelsformatie van het Parkeeragentschap vast alsook het administratief en geldelijk statuut van het personeel. Een optimale mobiliteit zal voorzien worden voor de ambtenaren van de openbare besturen naar het Parkeeragentschap.

Afdeling 5 Oprachten

Artikel 29

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het gewest uit te voeren en te zorgen voor de goede werking ervan. Hiertoe wordt het Parkeeragentschap met opdrachten belast die hem door deze ordonnantie worden toevertrouwd alsook met :

- 1° het aanmaken en de update van een gegevensbank, met de nodige informatie voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en

- nale du stationnement et des plans d'action de stationnement; le Gouvernement détermine qui a accès à cette banque de données et sous quelles conditions;
- 2° la collaboration obligatoire à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement;
- 3° l'élaboration des plans d'action communaux de stationnement à la demande de communes ou dans le cas visé à l'article 18, § 3;
- 4° l'élaboration des rapports d'évaluation visés à l'article 23;
- 5° la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge en ce compris la perception des redevances de stationnement et la perception des amendes administratives;
- 6° la mise en œuvre des mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement dans les cas visés à l'article 24;
- 7° la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit;
- 8° la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition en dehors des heures d'ouverture de bureaux, entreprises ou magasins d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux;
- 9° l'organisation et la gestion ou le contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région et l'élaboration d'un système de téléjalonement;
- 10° la mise en place d'une offre de stationnement et la signalisation y conduisant pour les autocars et les poids lourds;
- 11° le développement d'une offre de parkings vélo sécurisés, publics et couverts adaptés aux différents besoins en la matière.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à l'exercice de ces compétences.

Article 30

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement.

Article 31

L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions. Le Gouvernement peut imposer un plan comptable selon les méthodes commerciales.

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

- de parkeeractieplannen; de regering bepaalt wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot deze gegevensbank;
- 2° de verplichte medewerking bij het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid;
- 3° de opmaak van gemeentelijke parkeeractieplannen op vraag van de gemeenten of in het geval bedoeld in artikel 18, § 3;
- 4° de opmaak van evaluatieverslagen bedoeld in artikel 23;
- 5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegen waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributie en de inning van de administratieve boetes;
- 6° de implementatie van de maatregelen ter uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen in de gevallen bedoeld in artikel 24;
- 7° de bouw, de aankoop of de huur alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle publieke parkings, die eigendom zijn van het gewest, die het gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert, of dit nu transitparkings zijn of niet;
- 8° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hen toebehoren of die zij beheren, buiten de openingsuren van kantoren, ondernemingen en winkels;
- 9° de organisatie en het beheer of de controle van een takdienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het gewest en de ontwikkeling van een parkeergeleidingssysteem;
- 10° het voorzien van parkeermogelijkheden en de signalisatie ernaartoe voor bussen en vrachtwagens;
- 11° de ontwikkeling van een aanbod van beveiligde, publieke en overdekte fietsstallingen aangepast aan de verschillende behoeften op dit vlak.

De regering bepaalt de regels betreffende de uitoefening van deze voegdheden.

Artikel 30

De regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Artikel 31

Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de opgedragen opdrachten voor zover deze bijkomstig zijn aan deze opdrachten. De regering kan een boekhoudplan volgens de handelspraktijken opleggen.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en de installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, uitbaten of laten uitbaten.

Section 6
Contrat de gestion

Article 32

Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions particulières dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Article 33

Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans. Il comprend un plan financier, les objectifs à atteindre et il prévoit l'établissement d'un rapport d'évaluation.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué à titre définitif et ce, au maximum un an après échéance du délai prévu à l'alinéa 1^{er}.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Section 7
Moyens

Article 34

Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

- 1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales;
- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations;
- 3° le produit de la redevance de stationnement et des amendes administratives visées respectivement aux articles 38 et 41.
- 4° des dons et legs;
- 5° des subsides et revenus occasionnels;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Article 35

L'Agence du stationnement utilise ses avoirs et ses fonds disponibles pour réaliser les missions, contrats et investissements déterminés par ou en vertu de la présente ordonnance.

Section 8
Comptabilité et contrôle

Article 36

L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 1° de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumis en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

Afdeling 6
Beheerscontract

Artikel 32

De regering en het Parkeeragentschap stellen een beheerscontract op die de regels en bijzondere voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Artikel 33

Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar. Het bestaat uit een financieel plan, de te bereiken doelstellingen en voorzien in de opmaak van een evaluatierapport.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander definitief beheerscontract wordt vervangen en dit maximaal 1 jaar na afloop van de termijn voorzien in lid 1.

Het wordt ter informatie aan de parlementsleden bezorgd vanaf het ogenblik dat het goedgekeurd is door de regering en het Parkeeragentschap.

Afdeling 7
Middelen

Artikel 34

Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

- 1° een basisdotatie die bestaat uit de op de begroting van het gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele specifieke dotaties;
- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie en de administratieve sancties bedoeld in de artikelen 38 en 41.
- 4° schenkingen en legaten;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten;
- 6° de leningen afgesloten in het kader van een investeringsprogramma goedgekeurd door de regering.

Artikel 35

Het Parkeeragentschap gebruikt zijn tegoeden en beschikbare gelden om de in of krachtens deze ordonnantie bepaalde opdrachten, contracten en investeringen te verwezenlijken.

Afdeling 8
Boekhouding en controle

Artikel 36

Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 1° van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid onderworpen aan de bepalingen van deze ordonnantie.

CHAPITRE VII

*Des redevances de stationnement, des amendes administratives et du contrôle du respect des règles de stationnement***Section 1**

Redevances de stationnement

Article 37

§ 1^{er}. – Il est prélevé une redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone réglementée rouge ou verte au sens de l'article 4 durant la période visée à l'article 5.

La redevance est mise à charge du conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, de la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé.

§ 2. – Le Gouvernement peut prévoir une procédure de recours. Dans ce cas, il détermine les modalités et désigne les fonctionnaires compétents pour la procédure de recours en cas de non-paiement de la redevance.

Article 38

§ 1^{er}. – Dans la zone rouge, le taux de la redevance est fixé à €0,50 pour une demi-heure, à €2,00 pour une heure, à €5,00 pour deux heures, toute période entamée étant due dans son entièreté.

Sauf dérogation décidée par le Gouvernement, la durée maximale de stationnement dans cette zone est fixée à deux heures.

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1^{er} ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire de €40,00. En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent alinéa.

§ 2. – Dans la zone verte, le taux de la redevance est fixé à €0,50 pour une demi-heure, à €1,00 pour une heure, à €3,00 pour deux heures et à €10,00 pour cinq heures, toute période entamée étant due dans son entièreté.

Le Gouvernement peut fixer une durée maximale de stationnement dans cette zone.

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1^{er} ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire de €20,00. En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent alinéa.

§ 3. – Dans la zone bleue, il n'est prélevé aucune redevance pour la durée du temps de stationnement autorisé en cas d'utilisation d'un disque de stationnement dans le respect et conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de cet arrêté royal, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire de €20,00.

§ 4. – Le Gouvernement est habilité à adapter tous les deux ans les montants visés aux paragraphes 1^{er} à 3 à l'évolution du coût de la vie.

HOOFDSTUK VII

*Parkeerretributie, administratieve boetes en controle op de naleving van de parkeerregels***Afdeling 1**

Parkeerretributie

Artikel 37

§ 1. – Er wordt een retributie geheven voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereglementeerde rode of groene zone in de zin van artikel 4 gedurende de periode bedoeld in artikel 5.

De retributie is ten laste van de bestuurder van het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet of, indien deze niet gekend is, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

§ 2. – De regering kan een beroepsprocedure voorzien. In dat geval bepaalt ze de modaliteiten en duidt ze de bevoegde ambtenaren aan voor de beroepsprocedure in geval van wanbetaling van de retributie.

Artikel 38

§ 1. – In de rode zone bedraagt het tarief van de retributie €0,50 voor een half uur, €2,00 voor één uur, €5,00 voor twee uur, waarbij elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

Behoudens afwijking beslist door de regering wordt de maximale parkeertijd in deze zone vastgelegd op twee uur.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in lid 1 of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiesbedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie van €40,00. In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de te betalen forfaitaire retributie in toepassing van dit lid.

§ 2. – In de groene zone bedraagt het tarief van de retributie €0,50 voor een half uur, €1,00 voor één uur, €3,00 voor twee uur en €10,00 voor 5 uur, waarbij elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

De regering kan een maximale parkeertijd in deze zone vastleggen.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in lid 1 of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiebedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie van €20,00. In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de te betalen forfaitaire retributie in toepassing van dit lid.

§ 3. – In de blauwe zone wordt geen retributie geheven voor de duur van de toegelaten parkeertijd bij gebruik van een parkeerschijf, met inachtneming van en conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij niet-gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de toegelaten duur in toepassing van dit koninklijk besluit, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie van €20,00.

§ 4. – De regering is gemachtigd om tweejaarlijks de bedragen bedoeld in paragrafen 1 tot 3 aan te passen aan de evolutie van de kosten van het levensonderhoud.

Cette adaptation est réalisée à l'aide du coefficient qui est obtenu en divisant l'indice des prix du mois de décembre de l'année qui précède l'exercice par l'indice des prix de décembre 2007. Après application du coefficient, les montants sont arrondis au multiple inférieur de 10 cents.

Article 39

Les détenteurs d'une carte de dérogation ne sont pas redevables de la redevance applicable en zone verte telle que visée à l'article 38, § 2 et ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue telles que visées à l'article 38, § 3.

Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, 2° bénéficient du régime visé à l'alinéa 1er dans toutes les zones de stationnement réglementées mais uniquement durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

Section 2

Amendes administratives

Article 40

Une amende administrative est imposée au conducteur d'un véhicule à moteur ou, à défaut de connaissance de celui-ci, à la personne au nom de laquelle le véhicule à moteur est immatriculé, lorsqu'il est constaté que ce véhicule à moteur est utilisé en violation des règles de stationnement applicables autres que celles fixées à l'article 38.

Le Gouvernement détermine les infractions visées ainsi que le montant de l'amende administrative en tenant compte de la durée et de la gravité du fait générateur sans que ce montant puisse être inférieur à €100 ni supérieur à €250.

Article 41

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à la procédure de constat et de recouvrement de l'amende administrative ainsi que les possibilités de recours éventuel.

Section 4

Contrôle et perception

Article 42

§ 1^{er}. – Le contrôle du respect des règles de stationnement relève exclusivement de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes.

Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce cette mission sur les voiries communales et régionales faisant partie de son territoire.

L'Agence du stationnement exerce cette mission sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 2. – La perception de la redevance de stationnement, visée à l'article 38, relève exclusivement de la Région.

§ 3. – S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas la mission visée au paragraphe premier de manière satisfaisante, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, charger l'Agence du stationnement d'exercer cette mission à la place de cette commune.

Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2007. Na toepassing van de coëfficiënt worden de bedragen afgerond naar het lagere veelvoud van 10 cent.

Artikel 39

De houders van een vrijgesteldenkaart zijn niet onderworpen aan de retributie die in de groene zone van toepassing is, zoals bedoeld in artikel 38, § 2. Zij zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van de forfaitaire retributie, die van toepassing zijn in de blauwe zone, zoals bedoeld in artikel 38, § 3.

De houders van een vrijgesteldenkaart bedoeld in artikel 6, 2° genieten de regeling bedoeld in lid 1 in alle gereguleerde parkeerzones, maar enkel voor de duur van de effectieve verstrekking van dringende medische hulp.

Afdeling 2

Administratieve boetes

Artikel 40

Er wordt een administratieve boete opgelegd aan de bestuurder van een motorvoertuig of, indien deze niet gekend is, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven, wanneer vastgesteld wordt dat dit motorvoertuig een inbreuk pleegt op de geldende parkeerregels andere dan deze bepaald in artikel 38.

De regering bepaalt de geveiseerde inbreuken en het bedrag van de administratieve boete, rekening houdend met de duur en de ernst van het feit dat er aanleiding toe geeft, zonder dat dit bedrag lager kan zijn dan €100 en hoger dan €250.

Artikel 41

De regering bepaalt de regels inzake de procedure tot vaststelling en inning van de administratieve boete alsook de mogelijkheden tot eventueel beroep.

Afdeling 4

Controle en inning

Artikel 42

§ 1. – De controle op de naleving van de parkeerregels behoort uitsluitend tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en de gemeenten.

Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap oefent elke gemeente deze opdracht uit op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

Het Parkeeragentschap oefent deze opdracht uit op de gewest- en de gemeentewegen van de gemeenten die hem uitdrukkelijk belast hebben deze opdracht in hun plaats uit te voeren.

§ 2. – De inning van de parkeerretributie, bedoeld in artikel 38 behoort uitsluitend tot de bevoegdheid van het gewest.

§ 3. – Indien de regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdracht bedoeld in de eerste paragraaf niet op doende wijze uitoefent, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, het Parkeeragentschap belasten deze opdracht uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

§ 4. – Dans l'hypothèse visée à l'article 18, § 3, l'Agence du stationnement est immédiatement chargée d'exercer la mission visée au paragraphe premier sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

Article 43

Sur base des coûts réalisés et d'une clé de répartition des bénéfices, l'Agence du stationnement transfère une partie des recettes du stationnement aux communes et maintient l'autre partie.

Chaque commune est indemnisée pour les coûts réalisés en matière de contrôle sur les voiries communales et régionales. L'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts réalisés en matière de perception et de suivi des mauvais payeurs. Si l'Agence du stationnement a repris le contrôle des communes, elle est indemnisée pour les coûts liés à ce contrôle.

Une fois les coûts attribués, les bénéfices éventuels sont versés à chacune des communes. 15 % sont toutefois retenus au profit de l'Agence du stationnement.

Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

Article 44

Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de l'Agence du stationnement ou des communes qu'il désigne pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions aux règles de stationnement donnant lieu à redevance de stationnement sur les voiries régionales ou sur les voiries communales.

Dans les mêmes conditions, le Gouvernement accorde la même qualité aux fonctionnaires et agents assermentés de l'Agence du stationnement pour rechercher et constater par procès-verbal sur tout le territoire de la Région les infractions à toute autre règle de stationnement donnant lieu à amende administrative ainsi que pour imposer cette amende administrative et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule à moteur est stationné en violation des règles de stationnement, en ce compris son enlèvement ou son immobilisation.

Les procès-verbaux visés aux alinéas 1^{er} et 2 font foi jusqu'à inscription de faux.

CHAPITRE VIII
Des parkings publics

Article 45

Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} sont autorisés à faire usage de l'appellation de « parking public ».

§ 4. – In de veronderstelling bedoeld in artikel 18, § 3 wordt het Parkeeragentschap onmiddellijk belast met de uitoefening van de opdracht bedoeld in de eerste paragraaf over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

Artikel 43

Het Parkeeragentschap stort een deel van de parkeerinkomsten door naar de gemeenten en behoudt zelf het andere deel van de parkeerinkomsten. Dit gebeurt op basis van de gemaakte onkosten en met een verdeelsleutel wat betreft de winsten.

Elke gemeente wordt vergoed voor de onkosten gemaakt voor de controle op gemeente- en gewestwegen. Het Parkeeragentschap wordt vergoed voor de onkosten gemaakt bij de inning en bij de opvolging van wanbetalers. In het geval dat het Parkeeragentschap de controle van de gemeenten heeft overgenomen, wordt het vergoed voor de onkosten betreffende deze controle.

Vervolgens wordt de eventuele winst die na toewijzing van de kosten overblijft, doorgestort aan elk van de gemeenten. Hierop wordt echter een afhouding van 15 % ten voordele van het Parkeeragentschap voorzien.

De regering bepaalt de toepassingsregels van dit artikel.

Artikel 44

Onverminderd de bevoegdheid toegekend aan andere officieren van gerechtelijke politie kent de regering de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en agenten van het Parkeeragentschap of van de gemeenten die zij aanduidt om overtredingen op de parkeerregels die aanleiding geven tot de parkeerretributie op de gewest- of gemeentewegen op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen,

Onder dezelfde voorwaarden kent de regering dezelfde hoedanigheid toe aan de beëdigde ambtenaren en agenten van het Parkeeragentschap om, op het volledige grondgebied van het gewest, overtredingen op elke andere parkeerregel die aanleiding geeft tot de administratieve boete op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen alsook deze administratieve boete op te leggen en alle nodige maatregelen te nemen van zodra een geparkeerd motorvoertuig in overtreding is met de parkeerregels, met inbegrip van de wegtakeling of immobilisatie van dit motorvoertuig.

De processen-verbaal bedoeld in leden 1 en 2 leveren bewijs op zolang het tegendeel niet is bewezen.

HOOFDSTUK VIII
Publieke parkings

Artikel 45

Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de uitbating van publieke parkings bepaalt de regering de voorwaarden inzake tarificatie, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels dewelke een parking, per besluit, erkend kan worden als publieke parking en in aanmerking komt voor het parkeerleidingssysteem van het Parkeeragentschap.

Enkel de parkings erkend door de regering in toepassing van het besluit bedoeld in lid 1 zijn gemachtigd om gebruik te maken van de vermelding « publieke parking ».

CHAPITRE IX
Dispositions finales

Article 46

Par dérogation à l'article 42, les communes qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont liées avec une personne physique ou morale de droit privé par un contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire sont tenues d'y mettre fin afin d'être à même d'exercer elles-mêmes ou par l'Agence du stationnement ce contrôle dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, en ce compris dans les cas où la durée d'exécution de la concession ou de la convention de sous-traitance excède ce délai de cinq ans. Dans cette hypothèse, la commune est tenue de résilier la convention afin d'assurer, elle-même ou par l'Agence du stationnement, le contrôle du stationnement sur son territoire dans le délai imposé.

A défaut pour une commune d'atteindre les objectifs fixés à l'alinéa 1^{er}, le Gouvernement peut adopter par arrêté motivé toute mesure de nature à les atteindre.

Article 47

La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles,

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

HOOFDSTUK IX
Algemene bepalingen

Artikel 46

In afwijking van artikel 42 moeten de gemeenten die, op de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie via een contract betreffende de controle op het parkeren op hun grondgebied gebonden zijn aan een privaatrechtelijke natuurlijke persoon of rechtspersoon, er een eind aan stellen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap deze controle kunnen uitoefenen binnen de vijf jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, met inbegrip van de gevallen waarin de uitvoeringstermijn van de concessie of van de overeenkomst tot onderaanneming deze termijn van vijf jaar overschrijdt. In deze veronderstelling moet de gemeente de overeenkomst opzeggen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap de controle op het parkeren op haar grondgebied binnen de voorgeschreven termijn kan uitoefenen.

Bij gebrek aan het behalen door de gemeente van de doelstellingen bedoeld in lid 1, kan de regering elke maatregel om deze doelstellingen te bereiken, bij besluit nemen.

Artikel 47

Deze ordonnantie treedt in werking de eerste dag van de tweede maand volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid en Ontwikkelings-samenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale, le 20 mars 2008, d'une demande d'avis, *dans un délai de trente jours prorogé de quinze jours* (*) sur un avant-projet d'ordonnance « portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », après avoir examiné l'affaire en ses séances des 28, 29 avril 2008 et 5 mai 2008, a donné l'avis (n° 44.315/4) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. La problématique du stationnement sur les voiries publiques, qu'elles soient communales ou régionales, est actuellement gérée par les communes, dans le cadre des compétences que leur reconnaissent, notamment, la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur ⁽¹⁾, et la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 ⁽²⁾.

Rompant avec la situation actuelle, l'avant-projet d'ordonnance examiné, qui s'inscrit dans la volonté affichée par les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale d'appliquer sur l'ensemble du territoire de la Région

(*) Par courriel du 21 mars 2008.

(1) C'est en application de l'article unique de cette loi du 22 février 1965 que les conseils communaux peuvent adopter des règlements-taxes ou des règlements-redevances communaux en matière de stationnement payant, lorsqu'ils arrêtent, conformément à la législation et aux règlements sur la police du roulage, des règlements complémentaires communaux de circulation en matière de stationnement relatifs aux stationnements à durée limitée, aux stationnements payants et aux stationnements sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte de stationnement communale.

Cet article, qui ne visait à l'origine que les « redevances de stationnement », a été modifié par l'article 25 de la loi du 20 juillet 2005 afin de viser, de manière expresse, tant les « rétributions » que les « taxes » de stationnement.

(2) En application de l'article 2 de cette loi, les conseils communaux peuvent arrêter les règlements complémentaires de circulation relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 20 maart 2008 door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen verlengd met vijftien dagen (*) van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap », na de zaak te hebben onderzocht op zittingen van 28, 29 april 2008 en 5 mei 2008, heeft het volgende advies (nr. 44.315/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. De problemen van het parkeren op de openbare weg, ongeacht of het om gemeentewegen dan wel om gewestwegen gaat, behoren thans tot de bevoegenis van de gemeenten in het kader van de bevoegdheden die hun inzonderheid zijn opgedragen bij de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan, parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren ⁽¹⁾ en de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 ⁽²⁾.

Het voorliggende voorontwerp van ordonnantie, dat aansluit bij de wens die door de overheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geuit om op het volledige grondgebied van het Gewest een gecoördineerd

(*) Bij e-mail van 21 maart 2008.

(1) Met toepassing van het enige artikel van die wet van 22 februari 1965 kunnen de gemeenteraden gemeentelijke belastingverordeningen of retributieverordeningen inzake betaald parkeren uitvaardigen wanneer ze overeenkomstig de wetgeving en de reglementen op de politie van het wegverkeer, aanvullende gemeentelijke verkeersreglementen inzake het parkeren vaststellen, die betrekking hebben op parkeren voor een beperkte tijd, het betaald parkeren en het parkeren op plaatsen bestemd voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart.

Dat artikel, waarin oorspronkelijk alleen sprake was van « parkeerheffingen », is bij artikel 25 van de wet van 20 juli 2005 aldus gewijzigd dat daarin uitdrukkelijk wordt verwezen naar zowel « parkeerretributies » als « parkeerbelastingen ».

(2) Met toepassing van artikel 2 van die wet kunnen de gemeenteraden aanvullende verkeersreglementen vaststellen betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen.

une politique de mobilité coordonnée et dynamique ⁽³⁾, vise à mettre en place une politique régionale de stationnement reposant sur une planification à plusieurs niveaux et basée, selon la note au Gouvernement jointe à l'avant-projet d'ordonnance, sur le principe suivant : la Région fixerait le cadre de la politique de stationnement et déléguerait aux communes « un certain nombre de tâches d'exécution dont le contrôle sur les voiries régionales et communales ».

2. Les instruments de cette politique régionale du stationnement que prévoit l'avant-projet d'ordonnance sont les suivants :

- l'adoption, par voie d'ordonnance, d'une réglementation régionale du stationnement de courte durée, du stationnement payant et du stationnement sur les emplacements réservés, reposant sur une uniformisation des zones de stationnement réglementé, des redevances de stationnement et des horaires applicables dans l'ensemble des dix-neuf communes et sur la création d'une Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- l'élaboration d'un plan de politique régionale du stationnement, dans lequel seront fixés, au niveau régional, tant les objectifs généraux que les règles de base communes et cohérentes applicables sur tout le territoire de la Région en matière de stationnement. Outre un volet « indicatif », ce plan comportera un volet « réglementaire », dont les prescriptions s'imposeront aux communes et dans lequel seront, notamment, déterminés le nombre total de places de stationnement admissibles en voirie sur l'ensemble du territoire régional, le nombre de places de stationnement par zones réglementées, telles que définies dans l'ordonnance (zones rouges, zones vertes, zones bleues et, le cas échéant, d'autres zones spécifiques, telles les zones « uniquement riverains » ⁽⁴⁾), et la signalisation uniforme retenue;
- l'élaboration de plans d'action communaux de stationnement, conformément aux objectifs et règles fixés dans le plan de politique régionale du stationnement;
- l'attribution, en priorité, aux communes de la mission de contrôle en matière de stationnement, lesquelles ne pourront plus, pour ce faire, se fier à des opérateurs privés;
- la perception, en lieu et place des diverses redevances ou taxes communales actuellement prévues dans des règlements communaux ⁽⁵⁾, de redevances et d'amendes administratives régionales uniformes, dont le produit est directement versé à l'Agence du stationnement de

(3) Dans la partie générale de l'exposé des motifs qui accompagne l'avant-projet d'ordonnance, il est ainsi fait état de diverses initiatives qui ont déjà été prises en la matière au niveau régional, notamment dans le cadre du Plan Régional de Développement (P.R.D.) et du plan régional des déplacements « IRIS », ainsi que d'une résolution relative à la politique du stationnement, adoptée par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le 7 mai 2004 (Doc. parl., R.B.C., 2003-2004, n° A-557/2). Il est également renvoyé à l'accord de Gouvernement de juillet 2004 qui contient en la matière l'engagement suivant : « La gestion globale du stationnement sera harmonisée au niveau régional. À cette fin, la Région mettra en place une agence régionale impliquant les communes. La Région veillera à garantir une harmonisation de la tarification et de la gestion des cartes riverains. La perception des redevances de stationnement sera effectuée par les communes, sans préjudice de la nécessité de financer l'agence. Le caractère public de cette gestion du stationnement sera garanti. ».

(4) Étant entendu que, pour toutes les parties du territoire régional qui se situent hors zone, le principe du stationnement gratuit et à durée illimitée est d'application, dans le respect du Code de la route et de toute autre mesure prise en matière de circulation.

(5) Il est, en effet, expressément affirmé dans le commentaire de l'article 37 qu'« Aucune taxe ou redevance stationnement complémentaire ou substitutive ne peut donc être adoptée par les communes. ».

en dynamisch mobiliteitsbeleid te voeren ⁽³⁾, breekt met de huidige situatie en strekt ertoe een gewestelijk parkeerbeleid in te voeren dat steunt op een planning op verscheidene niveaus en dat, volgens de nota aan de Regering die bij het voorontwerp van ordonnantie is gevoegd, uitgaat van het volgende principe : het gewest zou het kader van het parkeerbeleid bepalen en aan de gemeenten « een aantal uitvoerende taken (delegeren), waaronder de controle op gewest- en gemeentewegen ».

2. De instrumenten van dit gewestelijk parkeerbeleid waarin het voorontwerp van ordonnantie voorziet, zijn de volgende :

- bij wege van een ordonnantie wordt een gewestelijke regeling vastgesteld voor het kort parkeren, het betaald parkeren en het parkeren op gereserveerde plaatsen, die steunt op een uniformiseren van de zones voor gereguleerd parkeren, de parkeerretributies en de parkeertijden die gelden in alle negentien gemeenten en op de oprichting van een Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;
- er wordt een gewestelijk parkeerbeleidsplan opgesteld waarin op gewestniveau zowel de algemene doelstellingen als de gemeenschappelijke en samenhangende basisregels worden bepaald die op het volledige grondgebied van het Gewest gelden inzake parkeren. Naast een « informatief » gedeelte zal dat plan ook een « reglementair » gedeelte omvatten, waarvan de voorschriften voor de gemeenten gelden en waarin onder meer worden vastgesteld het totale aantal toegestane parkeerplaatsen op de openbare weg op het volledige gewestelijke grondgebied, het aantal parkeerplaatsen per gereguleerde zone, zoals bepaald in de ordonnantie (rode zones, groene zones, blauwe zones en, in voorkomend geval, andere specifieke zones, zoals zones alleen voor buurtbewoners) ⁽⁴⁾ en de gekozen eenvormige wegbebakening;
- gemeentelijke parkeeractieplannen worden opgesteld overeenkomstig de doelstellingen en regels vastgesteld in het gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- de taak om op het parkeren controle uit te oefenen wordt bij voorrang toegewezen aan de gemeenten, die daartoe geen verbintenissen meer zullen kunnen aangaan met privé-operatoren;
- in plaats van de onderscheiden gemeentelijke retributies en belastingen waarin gemeentelijke verordeningen thans voorzien, worden uniforme gewestelijke retributies en administratieve geldboetes ⁽⁵⁾ geïnd waarvan de opbrengst rechtstreeks overgemaakt wordt aan het

(3) In het algemene deel van de memorie van toelichting die bij het voorontwerp van ordonnantie is gevoegd, wordt aldus gewag gemaakt van verscheidene initiatieven die ter zake reeds op gewestelijk niveau zijn genomen, inzonderheid in het kader van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) en van het gewestelijk vervoerplan IRIS, alsook van een resolutie met betrekking tot het parkeerbeleid, aangenomen door de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 7 mei 2004 (Gedr. St, BHR, 2003-2004, nr. A-557/2). Voorts wordt verwezen naar het regeerakkoord van juli 2004, dat ter zake de volgende verbintenis bevat : « Het globale parkeerbeheer moet geharmoniseerd worden op gewestelijk vlak. Hiertoe zal het gewest een gewestelijk agentschap oprichten waarbij de gemeenten betrokken worden. Het gewest zal toezien op de gewaarborgde harmonisering van de tarifiering en van het beheer van de bewonerskaarten. De inning van het parkeergeld zal gebeuren door de gemeenten ongeacht de noodzaak om het agentschap te financieren. Het openbaar karakter van dit parkeerbeheer zal gewaarborgd worden. ».

(4) Met dien verstande dat voor alle delen van het gewestelijk grondgebied die niet in een zone gelegen zijn, het principe geldt dat kosteloos en onbeperkt mag worden geparkeerd met inachtneming van het verkeersreglement en van elke andere maatregel die inzake verkeer wordt genomen.

(5) In de commentaar bij artikel 37 wordt immers uitdrukkelijk het volgende bepaald : « Er kan dus geen enkele aanvullende of vervangende parkeerbelasting of parkeerretributie door de gemeenten genomen worden. ».

la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « l'Agence ») et dont un certain pourcentage est reversé à chaque commune en fonction de la totalité des recettes de stationnement perçues sur son territoire;

- la mise en place de divers mécanismes coercitifs permettant au Gouvernement, voire même à l'Agence, de contraindre à agir les communes défaillantes, voire même de se substituer à celles-ci;
- l'attribution à l'Agence de diverses missions de préparation, d'élaboration et d'exécution. Il est ainsi précisé, dans la partie générale de l'exposé des motifs, que l'Agence constituera non seulement un instrument d'information et d'aide, mais aussi un instrument d'intervention directe pour les communes qui le souhaiteraient. Il apparaît toutefois d'autres passages de l'exposé des motifs que l'Agence pourra aussi d'office se substituer à une commune, que ce soit en matière de contrôle du stationnement sur les voiries tant communales que régionales, qu'en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures en matière de stationnement, chaque fois que cette commune n'aura pas donné suite à une mise en demeure qui lui aurait été adressée de pallier divers manquement.

3. Il résulte clairement de cet exposé des principes essentiels sur lesquels repose l'avant-projet d'ordonnance que la volonté du Gouvernement est de considérer que la problématique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale est dorénavant considérée comme une matière d'intérêt régional et qu'il peut être envisagé, dans ce cadre, d'imposer un certain nombre d'obligations aux communes et, le cas échéant, de contraindre à agir celles d'entre elles qui s'y refuseraient, voire même de se substituer à celles-ci et ce, même lorsqu'il s'agit de la problématique du stationnement sur les voiries communales.

Ainsi, et même si les dispositions de l'avant-projet d'ordonnance ne le font pas toujours clairement ressortir, il est permis de considérer qu'il résulte, notamment, de ces dispositions :

- que, même si la participation des dix-neuf communes au capital de l'Agence est facultative ⁽⁶⁾, il n'en reste pas moins que les prérogatives reconnues à l'Agence trouvent à s'exercer, même lorsqu'il s'agit d'un pouvoir de coercition, à l'égard de l'ensemble des dix-neuf communes et non pas uniquement à l'égard de celles qui auraient volontairement adhéré au mécanisme ⁽⁷⁾;
- que la perception de redevances de stationnement régionales uniformes ⁽⁸⁾, qui relève exclusivement de la compétence de la Région ⁽⁹⁾ et dont une partie importante des recettes est, après déduction des coûts de l'Agence et/ou des communes en matière de contrôle et de perception, reversée aux communes ⁽¹⁰⁾, implique que les communes ne pourront plus, à l'avenir, adopter des règlements-taxes ou des règlements-redevances communaux en matière de stationnement et ce, même pour ce qui concerne les voiries communales;
- que la problématique de la politique du stationnement (payant) sur les voiries communales des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, jusqu'alors considérée comme une matière d'intérêt communal, fut-ce de manière non exclusive, est dorénavant strictement encadrée au niveau régional, l'avant-projet d'ordonnance prévoyant à l'égard des communes qui refuseraient de participer à cette politique régionale du stationnement, même pour ce qui concerne leur voirie communale, des

(6) Article 25, § 2, de l'avant-projet d'ordonnance.

(7) La philosophie retenue est donc fondamentalement différente de celle sur laquelle reposait une précédente proposition d'ordonnance « portant création d'une agence régionale du stationnement » (Doc. parl., R.B.C., 2002-2003, n° A 420/1), à laquelle il est par ailleurs fait allusion dans l'exposé des motifs.

(8) Articles 37 à 39 de l'avant-projet d'ordonnance.

(9) Article 42, § 2, de l'avant-projet d'ordonnance.

(10) Article 43 de l'avant-projet d'ordonnance.

Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap (hierna te noemen « het Agentschap ») en waarvan een bepaald percentage teruggestort wordt aan elke gemeente naar gelang van het totaal aan parkeergelden dat op het grondgebied ervan geïnd is;

- verscheidene dwangmechanismen worden ingevoerd die het de regering of zelfs het Agentschap mogelijk maken om gemeenten die te kort schieten te dwingen actie te ondernemen, ja zelfs in de plaats van die gemeenten te treden;
- aan het Agentschap worden verscheidene voorbereidende, uitwerkende en uitvoerende taken opgedragen. Zo wordt in het algemene deel van de memorie van toelichting aangegeven dat het Agentschap niet alleen een informatie- en steunmiddel zal zijn maar ook een rechtstreeks interventiemiddel voor de gemeenten die dit wensen. Uit andere passages van de memorie van toelichting blijkt evenwel dat het Agentschap ook ambtshalve in plaats van een gemeente zal kunnen optreden, zowel inzake controle van het parkeren op gemeente- en gewestwegen als inzake de aanleg en het beheer van parkeerinfrastructuur, telkens als die gemeente geen gevolg geeft aan een aan haar gerichte aanmaning om verscheidene tekortkomingen te verhelpen.

3. Uit deze uiteenzetting van de essentiële beginselen waarop het voorontwerp van ordonnantie steunt, blijkt duidelijk dat het de bedoeling van het Gewest is de parkeerproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortaan te beschouwen als een aangelegenheid van gewestelijk belang en dat het Gewest ervan uitgaat dat overwogen kan worden om in dat kader aan de gemeenten een aantal verplichtingen op te leggen en om, in voorkomend geval, de gemeenten die zich daartegen verzetten te dwingen op te treden en om zelfs in hun plaats op te treden, zulks zelfs wanneer het gaat om parkeerproblemen op gemeentewegen.

Ook al blijkt zulks niet altijd duidelijk uit de bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie, er mag dan ook van uit worden gegaan dat uit die bepalingen inzonderheid blijkt dat :

- hoewel de deelneming van de negentien gemeenten in het kapitaal van het Agentschap facultatief is ⁽⁶⁾, zulks niet wegneemt dat de prerogatieven die aan het Agentschap worden toegekend, zelfs wanneer het om een dwangbevoegdheid gaat, uitgeoefend kunnen worden ten aanzien van alle negentien gemeenten en niet alleen ten aanzien van die welke zich vrijwillig bij dat mechanisme hebben aangesloten ⁽⁷⁾;
- de inning van uniforme gewestelijke parkeerretributies ⁽⁸⁾, wat uitsluitend tot de bevoegdheid van het Gewest behoort ⁽⁹⁾ en waarvan een groot deel van de ontvangsten, na aftrek van de kosten voor controle en inning van het Agentschap en/of de gemeenten, teruggestort wordt aan de gemeenten ⁽¹⁰⁾, impliceert dat de gemeenten in de toekomst geen gemeentelijke belastingverordeningen of retributieverordeningen inzake het parkeren meer zullen kunnen aannemen en zulks, zelfs wat de gemeentewegen betreft;
- de problemen van beleid van het (betaald) parkeren op gemeentewegen van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die tot nog toe beschouwd werden als een aangelegenheid van gemeentelijk belang, zij het niet uitsluitend, voortaan op gewestelijk niveau streng zijn omlijst, aangezien het voorontwerp van ordonnantie ten aanzien van de gemeenten die zouden weigeren aan dat gewestelijk parkeerbeleid mee te werken, zelfs wat hun gemeentewegen betreft, voorziet in

(6) Artikel 25, § 2, van het voorontwerp van ordonnantie.

(7) De hier gevolgde denkwijze verschilt dus grondig van de grondslag van een vorig voorstel van ordonnantie « tot oprichting van een gewestelijk agentschap voor het parkeren » (Gedr. St. BHR, 2002-2003, nr. A-420/1), waarnaar overigens verwezen wordt in de memorie van toelichting.

(8) Artikelen 37 tot 39 van het voorontwerp van ordonnantie.

(9) Artikel 42, § 2, van het voorontwerp van ordonnantie.

(10) Artikel 43 van het voorontwerp van ordonnantie.

mécanismes de coercition ou de substitution présentés dans la note au Gouvernement comme autant de procédés de « tutelle administrative ».

FORMALITÉ PRÉALABLE

Eu égard à son impact budgétaire, l'avant-projet d'ordonnance examiné doit être soumis à l'accord du Ministre du Budget. La note au Gouvernement datée du 21 février 2008 (référence GRBC-P**S*-41.170.2) précise que cet accord a été sollicité. Il ne figure toutefois pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de veiller à ce que cette formalité préalable soit menée à bonne fin.

OBSERVATION PRÉALABLE

Le rappel de la portée de l'avant-projet d'ordonnance, telle que l'a comprise la section de législation du Conseil d'État, laisse ouverte la question, que la lecture de l'exposé des motifs ne permet pas non plus de résoudre, de déterminer quelle conception exacte l'auteur de l'avant-projet d'ordonnance se fait des rapports juridiques qui uniront à l'avenir la Région, d'une part, et les dix-neuf communes, d'autre part, quant à la gestion du stationnement sur les voiries communales.

Si divers aspects du mécanisme envisagé laissent en effet penser que l'auteur de l'avant-projet semble s'inscrire dans un mécanisme de participation volontaire des communes et de recours à des mécanismes de tutelle en cas d'inertie ou de défaillance de ces dernières, les communes restant pour le surplus entièrement responsables pour la gestion de leur voirie communale ⁽¹¹⁾, d'autres aspects de ce mécanisme donnent au contraire l'impression que l'auteur de l'avant-projet considère que la politique du stationnement sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale constitue une politique régionale dans laquelle les communes n'interviendraient plus que comme autorités déconcentrées et ce, même lorsqu'il s'agit de voiries communales ⁽¹²⁾.

Une telle incertitude doit être levée.

(11) Il résulte ainsi du commentaire de l'article 22 de l'avant-projet d'ordonnance que l'approbation par le Gouvernement d'un plan d'action communal de stationnement « ne signifie pas que la Région prendra en charge le financement entier de l'exécution de ce plan (par exemple, en cas de substitution) ». Il est de même fait état dans la partie générale de l'exposé des motifs de ce que l'octroi aux communes d'une partie des recettes issues de la perception des redevances de stationnement et des amendes administratives permettra de continuer à soutenir les finances communales.

(12) Ainsi, dans la mesure où il est question d'une redevance « régionale » de stationnement pour l'ensemble des voiries, tant régionales que communales, du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, où les différents montants de cette redevance par zones de stationnement sont fixés dans l'avant-projet d'ordonnance (articles 37 et 38) et où il est expressément prévu que la perception de la redevance relève exclusivement de la Région (article 42, § 2), il y a tout lieu de penser que, dès lors qu'elles auront adopté les règlements complémentaires de circulation définissant, conformément au plan de politique régionale du stationnement et à leur plan d'action communal de stationnement dûment approuvé par le Gouvernement, les zones de stationnement réglementé, les communes ne pourront même plus adopter des règlements-taxes ou des règlements-redevances communaux de stationnement et ce, même pour ce qui concerne les voiries communales.

mechanismen van dwang of in de plaats treden die in de nota aan de regering worden voorgesteld als evenveel procédés van « administratief toezicht ».

VOORAFGAANDE VORMVEREISTE

Gelet op zijn budgettaire weerslag dient het voorliggende voorontwerp van ordonnantie om akkoordbevinding te worden voorgelegd aan de Minister van Begroting. In de nota aan de regering d.d. 21 februari 2008 (kenmerk BHR-P**S* -41.170.2) wordt aangegeven dat die akkoordbevinding aangevraagd is. Ze komt evenwel niet voor in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd.

De steller van het voorontwerp dient erop toe te zien dat dit voorafgaand vormvereiste naar behoren vervuld wordt.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Wederom de strekking van het voorontwerp van ordonnantie, zoals de afdeling wetgeving van de Raad van State ze begrepen heeft, uiteenzetten biedt geen antwoord op de vraag – die met het doornemen van de memorie van toelichting evenmin kan worden opgelost – welk beeld de steller van het voorontwerp van ordonnantie zich juist vormt van de juridische verhoudingen die in de toekomst zullen bestaan tussen het Gewest, enerzijds, en de negentien gemeenten, anderzijds, wat het regelen van het parkeren op gemeentewegen betreft.

Immers, hoewel verscheidene aspecten van het voorgestelde mechanisme de indruk wekken dat de steller van het voorontwerp kiest voor een regeling van vrijwillige medewerking van de gemeenten en het aanwenden van toezichtsmechanismen ingeval die gemeenten niets doen of te kort schieten, terwijl de gemeenten voor het overige volledig verantwoordelijk blijven voor het beheer van hun gemeentewegen ⁽¹¹⁾, wekken andere aspecten van dat mechanisme daarentegen de indruk dat de steller van het voorontwerp ervan uitgaat dat het parkeerbeleid op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gewestelijk beleid is waarbij de gemeenten alleen nog betrokken zouden zijn als gedeconcentreerde overheden en zulks, zelfs wanneer het om gemeentewegen gaat ⁽¹²⁾.

Die onzekerheid moet worden weggenomen.

(11) Zo volgt uit de commentaar bij artikel 22 van het voorontwerp van ordonnantie dat de goedkeuring van een gemeentelijk parkeeractieplan door de regering « (niet) betekent ... dat het gewest ook de volledige financiering van de uitvoering van dit plan (bijvoorbeeld in geval van vervangend optreden) op zich zal nemen ». Zo ook wordt in het algemene deel van de memorie van toelichting aangegeven dat de toekenning aan de gemeenten van een gedeelte van de ontvangsten uit de inning van parkeerretributies en administratieve geldboetes het mogelijk zal maken de gemeentelijke financiën te blijven ondersteunen.

(12) Voor zover er sprake is van een « gewestelijke » parkeerretributie voor alle wegen, zowel gewestwegen als gemeentewegen, op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voor zover de onderscheiden bedragen van die retributie per parkeerzone worden bepaald in het voorontwerp van ordonnantie (artikelen 37 en 38) en voor zover uitdrukkelijk wordt bepaald dat de inning van de retributie uitsluitend tot de bevoegdheid van het gewest behoort (artikel 42, § 2), bestaat er aldus alle reden toe om ervan uit te gaan dat de gemeenten, zodra ze de aanvullende gemeentelijke verkeersreglementen hebben uitgevaardigd waarin ze overeenkomstig het gewestelijk parkeerbeleidsplan en hun gemeentelijk parkeeractieplan dat naar behoren door de regering is goedgekeurd, de gereguleerde zones hebben bepaald, ze zelfs niet meer in staat zullen zijn gemeentelijke belastingverordeningen of retributieverordeningen inzake het parkeren uit te vaardigen en zulks zelfs wat de gemeentewegen betreft.

Il convient que l'auteur de l'avant-projet prenne clairement attitude en la matière et que soit dûment justifié dans l'exposé des motifs le bien-fondé de l'option ainsi retenue, compte tenu, notamment, des compétences dont peut se prévaloir la Région de Bruxelles-Capitale pour légiférer de la sorte ⁽¹³⁾.

C'est sous cette réserve que sont formulées les diverses observations générales qui suivent.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

I. Compétence de la Région de Bruxelles-Capitale

1. Dans l'exposé des motifs, la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale pour adopter les diverses dispositions en projet est justifiée comme suit :

- la compétence de la Région pour décider d'une politique de mobilité coordonnée et dynamique applicable d'autorité aux dix-neuf communes, et pour arrêter à cette fin une politique régionale de stationnement qui comprenne, notamment, la possibilité de percevoir au niveau de la Région des rétributions de stationnement uniformes en lieu et place des communes, est fondée sur l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o bis, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Il est plus particulièrement fait état de ce que ces dispositions, combinées avec l'article 6, § 4, 3^o, de la même loi et lues à la lumière de l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 174/2004 du 3 novembre 2004, ont eu pour effet de transférer aux régions la gestion de la voirie terrestre au sens le plus large du terme, en ce compris la fixation du régime juridique de cette voirie quel qu'en soit le gestionnaire,

« sous la seule réserve que cette compétence ne comprend pas le pouvoir d'adopter les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, compétence demeurée fédérale, même si les Gouvernements de Région doivent être associés à leur élaboration, cette réserve visant l'adoption des règles de circulation et des seuls règlements généraux au sens de l'article 1^{er} des lois coordonnées du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière (Code de la route par exemple). »;

- la compétence de la Région pour percevoir une rétribution sous la forme de redevances de stationnement est fondée tant sur l'exercice par la Région de sa compétence en matière de stationnement que sur l'article 173 de la Constitution;
- enfin, la compétence de la Région pour fixer des amendes administratives en cas de stationnement illicite en dehors des zones de stationnement payant est également fondée sur l'exercice par la Région de sa compétence en matière de stationnement.

Cette justification appelle les observations qui suivent.

2. Dans son avis 42.892/AG, donné le 18 septembre 2007 sur une proposition d'ordonnance « visant la gratuité du parking aux voitures peu polluantes », l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État, après avoir observé que la proposition d'ordonnance avait pour effet de restreindre le pouvoir conféré aux communes par la loi du 22 février 1965, précitée, d'établir des « rétributions » ou des « taxes » de stationnement applicables aux véhicules à moteur, a formulé l'observation suivante au sujet de la question de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de politique de stationnement :

(13) À titre de comparaison, en Région flamande, la participation des communes à la politique de la Région en matière de mobilité se fait sur base volontaire dans le cadre du décret du 20 avril 2001 relatif aux conventions de mobilité.

De steller van het voorontwerp dient ter zake een duidelijk standpunt in te nemen en in de memorie van toelichting dient een deugdelijke verantwoording te worden gegeven voor de aldus gekozen optie, gelet op inzonderheid de bevoegdheden waarop het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan steunen om op die wijze wetgevend op te treden ⁽¹³⁾.

Onder dit voorbehoud worden de onderscheiden hiernavolgende algemene opmerkingen gemaakt.

ALGEMENE OPMERKINGEN

I. Bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

1. In de memorie van toelichting wordt de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de onderscheiden ontworpen bepalingen aan te nemen als volgt verantwoord :

- de bevoegdheid van het Gewest om te besluiten tot het voeren van een gecoördineerd en dynamisch mobiliteitsbeleid, dat gezagshalve van toepassing is op de negentien gemeenten, en om daartoe een gewestelijk parkeerbeleid vast te stellen, dat onder meer de mogelijkheid omvat om op het niveau van het Gewest uniforme parkeerretributies te innen in plaats van de gemeenten, steunt op artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1^o en 2^o bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Er wordt meer in het bijzonder op gewezen dat de combinatie van die bepalingen met artikel 6, § 4, 3^o, van dezelfde wet en gelezen in het licht van arrest nr. 174/2004 d.d. 3 november 2004 van het Grondwettelijk Hof ertoe geleid heeft dat het beheer van de landwegen in de breedste zin van het woord aan de gewesten is overgedragen, met inbegrip van het bepalen van het juridisch stelsel van dat wegennet, welke ook de beheerder ervan is,

« onder voorbehoud dat deze bevoegdheid niet de macht omvat om de regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer (een federale bevoegdheid) aan te nemen, zelfs al moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het ontwerpen ervan. Dit voorbehoud betreft de aanneming van verkeersregels en de algemene reglementen in de zin van artikel 1 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer (de wegcode bijvoorbeeld) »;

- de bevoegdheid van het Gewest om bij wijze van parkeerretributie een bedrag te innen steunt zowel op de uitoefening door het Gewest van zijn bevoegdheid inzake parkeren als op artikel 173 van de Grondwet;
- ten slotte steunt de bevoegdheid van het Gewest om administratieve geldboetes te bepalen in geval van ongeoorloofd parkeren buiten zones voor betaald parkeren eveneens op de uitoefening door het Gewest van zijn bevoegdheid inzake parkeren.

Die verantwoording geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

2. In advies 42.829/AV, dat op 18 september 2007 is uitgebracht over een voorstel van ordonnantie « betreffende gratis parkeren voor weinig vervuilende wagens », heeft de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State opgemerkt dat het voorstel van ordonnantie een beperking tot gevolg had van de bevoegdheid die de gemeenten ingevolge de voornoemde wet van 22 februari 1965 hebben om « parkeerretributies » of « parkeerbelastingen » op motorvoertuigen in te stellen en heeft ze daarna de volgende opmerking gemaakt in verband met de vraag of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is voor het parkeerbeleid :

(13) Ter vergelijking : in het Vlaams Gewest geschiedt de medewerking van de gemeenten aan het mobiliteitsbeleid van het Gewest op vrijwillige basis in het kader van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.

« La compétence de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de taxes ou de rétributions de stationnement

1. Pour déterminer si la Région de Bruxelles-Capitale est compétente en vue de limiter le pouvoir que la loi du 22 février 1965 donne aux communes, il convient de prendre en considération les articles 170 et 173 de la Constitution et de distinguer, en conséquence, selon que les prélèvements financiers prévus par les communes dans leurs règlements communaux en matière de stationnement payant, sont des impôts ou des rétributions.

2.1. En tant qu'elle restreint le pouvoir des communes d'établir des taxes de stationnement conformément à la loi du 22 février 1965, la proposition d'ordonnance ne relève pas de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, en vertu de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution, seule la loi peut déterminer les exceptions au principe de la compétence des communes d'établir un impôt. Sur cette question, la section de législation du Conseil d'État, dans l'avis 36.354/3⁽¹⁴⁾, a rappelé ce qui suit :

« Artikel 170, § 3, eerste lid, en § 4, eerste lid, verheft de fiscale zelfstandigheid van de provincies, de agglomeraties, de federaties van gemeenten, en de gemeenten tot een grondwettelijk beginsel⁽¹⁵⁾. Het is met andere woorden in die specifieke bepalingen dat de lokale besturen de grondwettelijke grondslag vinden van hun belastingbevoegdheid⁽¹⁶⁾.

De belastingbevoegdheid van de lokale besturen is niet onbeperkt. Artikel 170, § 3, tweede lid, en § 4, tweede lid, van de Grondwet bepaalt dat de wet ten aanzien van de in paragraaf 3, eerste lid, en paragraaf 4, eerste lid, bedoelde belastingen uitzonderingen kan bepalen. De wetgever kan de lokale besturen dus verbieden om bepaalde belastingen te heffen.

Uit de parlementaire voorbereiding van artikel 170 van de Grondwet blijkt dat met de bepalingen van het tweede lid van de paragrafen 3 en 4, samen met de overeenstemmende bepaling van het tweede lid van para-

(14) Note infrapaginale 17 de l'avis cité : Donné le 20 janvier 2004 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « houdende afschaffing van de forfaitaire afvalbelasting » (Doc. VI. Parl., 2003-2004, n° 2.195/1, p. 57).

(15) Note infrapaginale 18 de l'avis 42.892/AG laquelle renvoie à la note⁽¹⁾ dans l'avis cité [36.354/3] : Arbitragehof, 2 juni 1988, nr. 57, overw. 4.B.I.

(16) Note infrapaginale 19 de l'avis 42.892/AG laquelle renvoie à la note⁽²⁾ dans l'avis cité [36.354/3] : Arbitragehof, 5 november 2003, nr. 143/2003, overw. B.10.1; R.v.St., afd. adm., 14 maart 2000, Gillion, nr. 85.916; R.v.St., afd. wetg., advies 25.572/8 van 13 mei 1997 over een voorstel van decreet houdende de mogelijkheid voor gemeenten een algemene belasting te heffen in die gevallen waarin internationale overeenkomsten en federale wetgeving leiden tot vrijstelling van gemeentebelasting, Parl. St., VI. Parl., 1995-96, nr. 299-2, pp. 9-10, nr. 2.1.1; R.v.St., afd. wetg., advies 34.913/VR van 4 maart 2003 over een wetsontwerp tot wijziging van artikel 10 van de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen, Parl. St., Kamer, 2002-03, nr. 50-1990/3, p. 4.

In de rechtspraak en de rechtsleer wordt soms de opvatting voorgestaan dat de belastingbevoegdheid van de provincies en de gemeenten zou voortvloeien uit de artikelen 41 en 162 van de Grondwet, die aan die overheden alles toevertrouwen wat van provinciaal en gemeentelijk belang is. Artikel 170, § 3, eerste lid, en § 4, eerste lid, van de Grondwet zou er in die opvatting slechts toe strekken het orgaan aan te wijzen dat de fiscale bevoegdheid van de gemeente kan uitoefenen (zie, bijv., R.v.St., afd. adm., 28 oktober 1998, v.z.w. Nationale Federatie der Zagerijen, nrs. 76.715, 76.717 en 76.718). Die opvatting wordt hier niet gevolgd. Anders dan in zijn voornoemde advies van 13 mei 1997 (pp. 15-16, nr. 2.2), acht de Raad van State het thans ook niet nodig om subsidiair van die alternatieve opvatting uit te gaan.

« Bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake parkeerbelastingen of -retributies

1. Om na te gaan of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gerechtigd is om de bevoegdheid te beperken die bij de wet van 22 februari 1965 aan de gemeenten is opgedragen, moet rekening worden gehouden met de artikelen 170 en 173 van de Grondwet en moet bijgevolg een onderscheid worden gemaakt naargelang de financiële heffingen die de gemeenten in hun gemeentelijke reglementen op het betalend parkeren instellen, belastingen of retributies zijn.

2.1. Voor zover het voorstel van ordonnantie een beperking inhoudt van de bevoegdheid van de gemeenten om parkeerbelastingen op te leggen overeenkomstig de wet van 22 februari 1965, valt het voorstel niet onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Krachtens artikel 170, § 4, tweede lid, van de Grondwet kan immers alleen de wet voorzien in uitzonderingen op het beginsel dat de gemeenten bevoegd zijn om een belasting in te voeren. In verband met die aanleggen heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State in advies 36.354/3⁽¹⁴⁾ op het volgende gewezen :

« Artikel 170, § 3, eerste lid, en § 4, eerste lid, verheft de fiscale zelfstandigheid van de provincies, de agglomeraties, de federaties van gemeenten, en de gemeenten tot een grondwettelijk beginsel⁽¹⁵⁾. Het is met andere woorden in die specifieke bepalingen dat de lokale besturen de grondwettelijke grondslag vinden van hun belastingbevoegdheid⁽¹⁶⁾.

De belastingbevoegdheid van de lokale besturen is niet onbeperkt. Artikel 170, § 3, tweede lid, en § 4, tweede lid, van de Grondwet bepaalt dat de wet ten aanzien van de in paragraaf 3, eerste lid, en paragraaf 4, eerste lid, bedoelde belastingen uitzonderingen kan bepalen. De wetgever kan de lokale besturen dus verbieden om bepaalde belastingen te heffen.

Uit de parlementaire voorbereiding van artikel 170 van de Grondwet blijkt dat met de bepalingen van het tweede lid van de paragrafen 3 en 4, samen met de overeenstemmende bepaling van het tweede lid van para-

(14) Voetnoot 17 in het geciteerde advies : Gegeven op 20 januari 2004 over een voorontwerp van decreet van het Vlaams Gewest « houdende afschaffing van de forfaitaire afvalbelasting » (Parl. St., Vlaams Parlement, 2003-2004, nr. 2.195/1, blz. 57).

(15) Voetnoot 18 in advies 42.892/AV, waarin verwezen wordt naar voetnoot 1 in het geciteerde advies [36.354/3] : Arbitragehof, 2 juni 1988, nr. 57, overw. 4.B.I.

(16) Voetnoot 19 in advies 42.892/AV, waarin verwezen wordt naar voetnoot 2 in het geciteerde advies [36.354/3] : Arbitragehof, 5 november 2003, nr. 143/2003, overw. B.10.1; R.v.St., afd. adm., 14 maart 2000, Gillion, nr. 85.916; R.v.St., afd. wetg., advies 25.572/8 van 13 mei 1997 over een voorstel van decreet houdende de mogelijkheid voor gemeenten een algemene belasting te heffen in die gevallen waarin internationale overeenkomsten en federale wetgeving leiden tot vrijstelling van gemeentebelasting, Parl. St., VI. Parl., 1995-96, nr. 299-2, pp. 9-10, nr. 2.1.1; R.v.St., afd. wetg., advies 34.913/VR van 4 maart 2003 over een wetsontwerp tot wijziging van artikel 10 van de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen, Parl. St., Kamer, 2002-03, nr. 50-1990/3, p. 4.

In de rechtspraak en de rechtsleer wordt soms de opvatting voorgestaan dat de belastingbevoegdheid van de provincies en de gemeenten zou voortvloeien uit de artikelen 41 en 162 van de Grondwet, die aan die overheden alles toevertrouwen wat van provinciaal en gemeentelijk belang is. Artikel 170, § 3, eerste lid, en § 4, eerste lid, van de Grondwet zou er in die opvatting slechts toe strekken het orgaan aan te wijzen dat de fiscale bevoegdheid van de gemeente kan uitoefenen (zie, bijv., R.v.St., afd. adm., 28 oktober 1998, v.z.w. Nationale Federatie der Zagerijen, nrs. 76.715, 76.717 en 76.718). Die opvatting wordt hier niet gevolgd. Anders dan in zijn voornoemde advies van 13 mei 1997 (pp. 15-16, nr. 2.2), acht de Raad van State het thans ook niet nodig om subsidiair van die alternatieve opvatting uit te gaan.

graaf 2 (in verband met de belastingbevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten), « de Staat een soort verdedigingsmechanisme opbouwt, ten opzichte van de verschillende andere bestuurslagen, om een eigen fiscale materie te behouden »⁽¹⁷⁾. De genoemde bepalingen voorzien in een « regulerend mechanisme », waarvan werd opgemerkt dat het een « noodzakelijk instrument » is : « De wet moet dat regulerend mechanisme zijn en moet kunnen zeggen welke belastbare materie wordt voorbehouden aan de Staat. Indien men dat niet zou doen komt men in een chaos en in alle mogelijke verwickelingen terecht, die niets meer te maken hebben met een goed georganiseerde federale Staat of goed georganiseerde Staat »⁽¹⁸⁾ »⁽¹⁹⁾.

En conclusion, seul le législateur fédéral peut prévoir une exception du type de celle prévue par la proposition d'ordonnance présentement examinée.

2.2. Il est, certes, permis de se demander si la Région de Bruxelles-Capitale pourrait, en l'espèce, se prévaloir de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui permet aux communautés et aux régions de prendre des dispositions relatives à des matières pour lesquelles elles ne sont pas compétentes si ces dispositions sont nécessaires à l'exercice de leur compétence.

Ceci impliquerait qu'il soit établi, d'une part, que la règle envisagée est nécessaire à l'exercice des compétences régionales et, d'autre part, compte tenu de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, que la ma-

(17) Note infrapaginale 20 de l'avis 42.892/AG laquelle renvoie à la note⁽³⁾ dans l'avis cité [36.354/3] : Verklaring van de Eerste Minister in de commissie van de Kamer, Parl. St., Kamer, B.Z. 1979, nr. 10-8/4, p. 4.

(18) Note infrapaginale 21 de l'avis 42.892/AG laquelle renvoie à la note⁽⁴⁾ dans l'avis cité [36.354/3] : Verklaring van de heer Martens, Eerste Minister, Parl. Hand., Kamer, 22 juli 1980, p. 2707. Even later herhaalde de Eerste Minister die idee in de volgende bewoordingen : « C'est un système de régulation essentiel dans chaque état organisé convenablement. On ne peut pas biffer cela. Ce n'est pas possible sinon on aboutirait à l'anarchie sur le plan fiscal. Cela n'a rien à voir avec la notion de fédéralisme mais cela garantit un fonctionnement convenable de l'État » (p. 2708). Ook in de Senaat herhaalde de Eerste Minister dat het om een noodzakelijk reguleringsmechanisme ging, dat ertoe strekte « de volledige anarchie op het terrein van de fiscaliteit te vermijden » (Parl. Hand., Senaat, 28 juli 1980, pp. 2650-2651).

(19) Note infrapaginale 22 de l'avis 42.892/AG : Voir, dans le même sens, les avis 35.583/3, donné le 20 janvier 2004 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « tot wijziging van artikel 464, 1°, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (W.I.B.) » et 41.822/1, donné le 19 décembre 2006 sur une proposition de décret de la Région flamande « houdende de mogelijkheid tot de invoering van een binnengemeentelijke differentiatie van de onroerende voorheffing » (Doc, VI. Parl., 2005-2006, n° 838/2).

Voir également l'avis 34.913/VR des chambres réunies de la section de législation du Conseil d'État, donné le 4 mars 2003 sur un avant-projet de loi modifiant l'article 10 de la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales et les amendements n° 1, déposé par le Gouvernement, et n° 2, déposé par M. D. Pieters (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, n° 1990/3), ainsi que les avis 39.442/2-4, donné le 19 décembre 2005 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 23 février 2006 relatif aux actions prioritaires pour l'avenir wallon (Doc, Parl. wall., 2005-2006, n° 296/1) et 43.143/4, donné le 6 juin 2007 sur un avant-projet d'ordonnance « visant à associer les communes dans le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale » (Doc, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2006-2007, A-383/1, p. 12). Voir aussi : Cour constitutionnelle, n° 57/1988 du 2 juin 1988, 4.B.4.C.; CE., n° 85.916 du 14 mars 2000.

graaf 2 (in verband met de belastingbevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten), « de Staat een soort verdedigingsmechanisme opbouwt, ten opzichte van de verschillende andere bestuurslagen, om een eigen fiscale materie te behouden »⁽¹⁷⁾. De genoemde bepalingen voorzien in een « regulerend mechanisme », waarvan werd opgemerkt dat het een « noodzakelijk instrument » is : « De wet moet dat regulerend mechanisme zijn en moet kunnen zeggen welke belastbare materie wordt voorbehouden aan de Staat. Indien men dat niet zou doen komt men in een chaos en in alle mogelijke verwickelingen terecht, die niets meer te maken hebben met een goed georganiseerde federale Staat of goed georganiseerde Staat »⁽¹⁸⁾ »⁽¹⁹⁾.

Kortom, alleen de federale wetgever kan voorzien in een uitzondering zoals die welke vervat is in het voorstel van ordonnantie dat thans voorligt.

2.2. Men kan zich evenwel de vraag stellen of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest *in casu* zou kunnen steunen op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, naar luid waarvan de gemeenschappen en de gewesten bepalingen kunnen vaststellen in aangelegenheden waarvoor ze niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid.

Zulks zou impliceren dat aangetoond is dat de voorgenomen regel noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden en daarenboven, gelet op de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, dat de

(17) Voetnoot 20 in advies 42.892/AV, waarin verwezen wordt naar voetnoot 3 in het geciteerde advies [36.354/3] : Verklaring van de Eerste Minister in de commissie van de Kamer, Parl. St., Kamer, B.Z. 1979, nr. 10-8/4, p. 4.

(18) Voetnoot 21 in advies 42.892/AV, waarin verwezen wordt naar voetnoot 4 in het geciteerde advies [36.354/3] : Verklaring van de heer Martens, Eerste Minister, Parl. Hand., Kamer, 22 juli 1980, p. 2707. Even later herhaalde de Eerste Minister die idee in de volgende bewoordingen : « C'est un système de régulation essentiel dans chaque état organisé convenablement. On ne peut pas biffer cela. Ce n'est pas possible sinon on aboutirait à l'anarchie sur le plan fiscal. Cela n'a rien à voir avec la notion de fédéralisme mais cela garantit un fonctionnement convenable de l'État » (p. 2708). Ook in de Senaat herhaalde de Eerste Minister dat het om een noodzakelijk reguleringsmechanisme ging, dat ertoe strekte « de volledige anarchie op het terrein van de fiscaliteit te vermijden » (Parl. Hand., Senaat, 28 juli 1980, pp. 2650-2651).

(19) Voetnoot 22 in advies 42.892/AV : Zie in dezelfde zin advies 35.583/3, gegeven op 20 januari 2004 over een voorontwerp van decreet van het Vlaams Gewest « tot wijziging van artikel 464, 1°, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (W.I.B.) » en advies 41.822/1, gegeven op 19 december 2006 over een voorstel van decreet van het Vlaams Gewest « houdende de mogelijkheid tot de invoering van een binnengemeentelijke differentiatie van de onroerende voorheffing » (Parl. St, VI. Parl., 2005-2006, nr. 838/2).

Zie eveneens advies 34.913/VR van de verenigde kamers van de afdeling wetgeving van de Raad van State, gegeven op 4 maart 2003 over een voorontwerp van wet tot wijziging van artikel 10 van de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen en de amendementen nr. 1 van de regering en nr. 2 van de heer Dirk Pieters (Parl. St, Kamer, 2002-2003, nr. 50 1990/3), alsook advies 39.442/2-4, gegeven op 19 december 2005 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het programmadecreet van 23 februari 2006 betreffende de prioritaire acties voor de toekomst van Wallonië (Parl. St, Waals Parlement, 2005-2006, nr. 296/1) en advies 43.143/4, gegeven op 6 juni 2007 over een voorontwerp van ordonnantie « ertoe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » (Parl. St, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2006-2007, A-383/1, blz. 12). Zie eveneens : Grondwettelijk Hof, nr. 57/1988 van 2 juni 1988, 4.B.4.C.; Raad van State, arrest nr. 85.916 van 14 maart 2000.

tière dont il s'agit se prête à un règlement différencié et que l'incidence de la règle envisagée sur cette matière est seulement marginale ⁽²⁰⁾.

À cet égard, il résulte de la combinaison de l'article 42 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus et de la loi du 22 février 1965 – cette dernière en tant qu'elle permet aux communes d'établir des impôts – que l'établissement, par les communes, de taxes quelconques frappant les véhicules, et notamment de taxes sur le stationnement des véhicules, est une matière qui fait l'objet d'un régime et d'un corps de règles particuliers tendant à circonscrire de manière précise le pouvoir fiscal des communes en ce domaine. Partant, cette matière peut difficilement être considérée comme se prêtant à un règlement différencié selon les régions.

Par ailleurs, il ne ressort nullement des développements de la proposition d'ordonnance que la condition de la nécessité serait remplie. En effet, s'ils attestent l'utilité que peut présenter le dispositif envisagé pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ces développements n'établissent pas que ce dispositif est ou serait vraiment « nécessaire » à l'exercice des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, le caractère « nécessaire » de la règle envisagée pour l'exercice par la Région de ses compétences est manifestement contredit par la circonstance que chacune des communes concernées par la proposition d'ordonnance pourrait librement choisir de ne prévoir aucune taxe en matière de stationnement, ce qui priverait l'ordonnance de toute portée pratique au regard de l'objectif poursuivi.

2.3. Il y a donc lieu de considérer qu'en tant qu'elle porterait sur le pouvoir qu'ont les communes de prévoir une taxe de stationnement, la proposition d'ordonnance ne peut être considérée comme s'inscrivant dans le cadre des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale et que le recours aux pouvoirs implicites ne semble pas non plus pouvoir être envisagé.

3.1. En tant qu'elle restreint le pouvoir des communes d'établir des redevances de stationnement conformément à la loi du 22 février 1965, la proposition d'ordonnance appelle les observations qui suivent au regard de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale en la matière.

3.2. À la différence de la solution applicable lorsqu'est en cause un impôt, aucune disposition répartitrice de compétence ne réserve expressément au législateur fédéral la compétence de régler le pouvoir des communes d'établir des rétributions. Au contraire, en visant « les cas formellement exceptés par la loi, le décret et les règles visées à l'article 134 », l'article 173 de la Constitution indique que la compétence de prendre des règles relatives à l'établissement de rétributions appartient, selon les hypothèses, au législateur fédéral, régional ou communautaire.

La Cour constitutionnelle a ainsi récemment rappelé qu'une rétribution est liée à la compétence matérielle de l'autorité concernée, avec cette conséquence que les régions sont compétentes, sur la base de l'article 173 de la Constitution, pour imposer une rétribution, notamment, pour la délivrance d'une autorisation d'usage du domaine public de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, des défenses côtières et des digues ⁽²¹⁾. En conséquence, pour autant qu'il s'agisse bien d'une rétribution – à savoir, comme l'a également rappelé la Cour constitutionnelle dans son arrêt précité, d'une indemnisation pour un service accompli par l'autorité au bénéfice du redevable considéré isolément et qui présente un rapport

(20) Note infrapaginale 23 de l'avis 42.892/AG : Ces deux dernières conditions résultent d'une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, depuis l'arrêt n° 7 du 20 décembre 1985.

(21) Note infrapaginale 24 de l'avis 42.892/AG : Arrêt n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B.18. et B.19.

aangelegenheid in kwestie zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag van de voorgenomen regel op de aangelegenheid slechts marginaal is ⁽²⁰⁾.

In dit verband blijkt uit het in onderlinge samenhang lezen van artikel 42 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen en de wet van 22 februari 1965 – laatstgenoemde wet in de mate dat ze de gemeenten in staat stelt belastingen te heffen – dat de heffing, door gemeenten, van welke belastingen ook op voertuigen, en inzonderheid van belastingen op het parkeren van voertuigen, een aangelegenheid is die deel uitmaakt van een specifieke regeling en van een specifiek geheel van regels die ertoe strekken de fiscale bevoegdheid van gemeenten in dit domein precies te omschrijven. Bijgevolg kan deze aangelegenheid moeilijk geacht worden zich te lenen tot een gedifferentieerde regeling naargelang van het betrokken gewest.

Bovendien blijkt geenszins uit de toelichting bij het voorstel van ordonnantie dat voldaan zou zijn aan de voorwaarde van noodzakelijkheid. In die toelichting wordt immers wel aangegeven dat de voorgestelde voorziening nuttig zou kunnen zijn voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, maar er wordt niet aangetoond dat die voorziening werkelijk « noodzakelijk » is of zou zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten slotte wordt de « noodzakelijkheid » van de voorgestelde regel wil het Gewest zijn bevoegdheden kunnen uitoefenen, duidelijk gelogenstraft door de omstandigheid dat elk van de met het voorstel van ordonnantie gemoeide gemeenten de vrije keuze zou hebben om geen enkele parkeerbelasting te heffen, hetgeen de ordonnantie elke praktische betekenis zou ontnemen in het licht van het nagestreefde doel.

2.3. Er dient dan ook vanuit te worden gegaan dat het voorstel van ordonnantie, voor zover het betrekking zou hebben op de bevoegdheid van de gemeenten om een parkeerbelasting te heffen, niet kan worden geacht te passen in de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat blijkbaar evenmin kan worden overwogen om op impliciete bevoegdheden te steunen.

3.1. Voor zover het voorstel van ordonnantie een beperking inhoudt van de bevoegdheid van de gemeenten om parkeerretributies op te leggen overeenkomstig de wet van 22 februari 1965, geeft het voorstel aanleiding tot de volgende opmerkingen ten aanzien van de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter zake.

3.2. Anders dan in de regeling die geldt wanneer het om een belasting gaat, wordt in geen enkele bevoegdheidsverdelende bepaling gesteld dat het regelen van de bevoegdheid van gemeenten om retributies te heffen, alleen tot de bemoeienis van de federale wetgever behoort. Integendeel, doordat in artikel 173 van de Grondwet verwezen wordt naar « de gevallen uitdrukkelijk uitgezonderd door de wet, het decreet en de regelen bedoeld in artikel 134 », wordt in die bepaling aangegeven dat de bevoegdheid om regels uit te vaardigen betreffende het heffen van retributies, naargelang van het geval, een aangelegenheid van de federale wetgever, de gewestwetgever of de gemeenschapswetgever is.

Zo heeft het Grondwettelijk Hof er kortgeleden aan herinnerd dat een retributie verbonden is aan de materiële bevoegdheid van de betrokken overheid, met als gevolg dat de gewesten op grond van artikel 173 van de Grondwet bevoegd zijn om een retributie op te leggen, inzonderheid voor de afgifte van een vergunning om gebruik te maken, van het openbaar domein van de land- en waterwegen, de zeekering en de dijken ⁽²¹⁾. Voor zover het om een retributie gaat – namelijk, zoals het Grondwettelijk Hof eveneens weer opgemerkt heeft in zijn voormelde arrest, om een vergoeding van een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige individueel beschouwd, waarbij er een redelijke verhouding

(20) Voetnoot 23 in advies 42.892/AV : Deze beide voorwaarden vloeien voort uit een vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, sedert arrest nr. 7 van 20 december 1985.

(21) Voetnoot 24 in advies 42.892/AV : Arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.18 en B.19.

raisonnable entre le coût ou la valeur du service fourni et le montant dû par le contribuable ⁽²²⁾, l'autorité qui a la compétence matérielle de régler un service a le pouvoir de décider s'il y a lieu ou non de percevoir une rétribution en contrepartie de ce service et, notamment de décider si les communes peuvent ou non percevoir une telle rétribution ⁽²³⁾.

3.3.1. La question qui se pose en la matière est de savoir si la Région de Bruxelles-Capitale peut se prévaloir d'un titre de compétence matérielle l'autorisant à prendre des dispositions qui limitent le pouvoir des communes d'établir des rétributions de stationnement sur la base de l'article unique de la loi du 22 février 1965, lequel article établit expressément un lien entre la législation et les règlements sur la police du roulage, d'une part, et le pouvoir pour les communes d'établir une rétribution en matière de stationnement payant, d'autre part ⁽²⁴⁾ ⁽²⁵⁾.

À cet égard, l'examen des différentes compétences matérielles sur lesquelles la Région de Bruxelles-Capitale serait susceptible de se fonder pour adopter la proposition d'ordonnance amène l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État à formuler les considérations qui suivent.

3.3.2. Il est tout d'abord permis de se demander si, compte tenu des développements de la proposition d'ordonnance et bien qu'il n'y soit pas expressément fait référence, cette proposition ne peut pas être rattachée aux compétences que l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles attribue aux régions en matière de protection de l'environnement et, notamment, en matière de protection de l'air contre la pollution.

(22) Note infrapaginale 25 de l'avis 42.892/AG : Ibid., B. 18.

(23) Note infrapaginale 26 de l'avis 42.892/AG : Sur ce que la voirie communale est, fût-ce de manière non exclusive, une matière d'intérêt communal, voir l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 172/2006, précité, B.5. Sur l'étendue de l'autonomie communale au regard de l'exercice par l'État fédéral, les communautés ou les régions de leurs propres compétences et sur le contrôle relativement marginal exercé par la Cour constitutionnelle en la matière, voir notamment l'avis de l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État n° 42.186/AG, donné le 6 février 2007 sur une proposition de loi spéciale « modifiant l'article 1^{er} de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, en vue d'habiliter la Cour à effectuer un contrôle de conformité aux articles 41 et 162 de la Constitution en ce qui concerne l'autonomie communale et provinciale » (Doc. parl., Sénat, 2006-2007, n° 3-1054/2) et l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 95/2005 du 25 mai 2005 qui est cité dans ce même avis.

La question se pose donc de savoir si l'interdiction qui serait faite aux communes de percevoir une rétribution en cas de stationnement sur des emplacements aménagés par les communes sur des voiries communales ne doit pas être considérée comme une atteinte manifestement disproportionnée à l'autonomie communale, notamment dans la mesure où cette interdiction pourrait mettre en danger l'équilibre financier des communes. Compte tenu de la saisine limitée de la section de législation du Conseil d'État, cette question n'a pas été examinée plus avant.

(24) Note infrapaginale 27 de l'avis 42.892/AG : Voir, à ce sujet, le règlement général sur la police de la circulation routière (pris en application de l'article 1^{er} des lois coordonnées du 16 mars 1968), notamment les articles 2.23, 2.33, 2.51 à 2.53, 26, 27 (spécialement l'article 27.3, relatif au « Stationnement payant »), 65.5 et 70 (signaux routiers relatifs à l'arrêt et au stationnement) et 75 (marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée), ainsi que les divers arrêtés ministériels d'exécution de ces dispositions, parmi lesquels, notamment, l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 relatif à la carte communale de stationnement.

(25) Note infrapaginale 28 de l'avis 42.892/AG : Sur les relations entre les règlements complémentaires communaux de circulation routière et les règlements communaux établissant des taxes ou des rétributions en matière de stationnement, voir la note infrapaginale 12.

bestaat tussen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst en het bedrag dat de heffingsplichtige is verschuldigd ⁽²²⁾ – is de overheid die de materiële bevoegdheid bezit om een dienst te regelen, bevoegd om te beslissen of er al dan niet grond bestaat om een retributie te heffen als vergoeding van die dienst en, inzonderheid, om te beslissen of de gemeenten al dan niet zo een retributie mogen heffen ⁽²³⁾.

3.3.1. De vraag die in dezen rijst is of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wel *ratione materiae* bevoegd is om bepalingen uit te vaardigen die de bevoegdheid van de gemeenten beperken op het stuk van het invoeren van parkeerretributies op grond van het enige artikel van de wet van 22 februari 1965, in welk artikel uitdrukkelijk een verband wordt gelegd tussen de wetgeving en de reglementen op de politie van het wegverkeer enerzijds, en de bevoegdheid van de gemeenten om een retributie inzake betaald parkeren in te voeren anderzijds ⁽²⁴⁾ ⁽²⁵⁾.

Wat dat betreft brengt het onderzoek van de verschillende bevoegdheden *ratione materiae* waarop het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou kunnen steunen om het voorstel van ordonnantie aan te nemen, de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State tot de volgende overwegingen.

3.3.2. In de eerste plaats rijst de vraag of, gezien de toelichting bij het voorstel van ordonnantie en ofschoon daarnaar niet uitdrukkelijk verwezen wordt, dit voorstel niet aansluit bij de bevoegdheden die bij artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen aan de gewesten wordt toegekend inzake bescherming van het leefmilieu, en inzonderheid op het stuk van de bescherming van de lucht tegen verontreiniging.

(22) Voetnoot 25 in advies 42.892/AV : Ibid., B. 18.

(23) Voetnoot 26 in advies 42.892/AV : Voor de omstandigheid dat het gemeentelijk wegnen, zij het niet uitsluitend, een aangelegenheid van gemeentelijk belang is, zie het voormelde arrest nr. 172/2006 van het Grondwettelijk Hof, B.5. Voor de reikwijdte van de gemeentelijke autonomie ten opzichte van de uitoefening, door de federale Staat, de gemeenschappen of de gewesten, van hun eigen bevoegdheden en voor de vrij marginale toetsing die het Grondwettelijk Hof ter zake uitoefent, zie inzonderheid advies nr. 42.186/AV van de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State, gegeven op 6 februari 2007 over een voorstel van bijzondere wet « tot wijziging van artikel 1 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, teneinde het hof bevoegd te maken voor de toetsing aan de artikelen 41 en 162 van de Grondwet inzake de gemeentelijke en provinciale autonomie » (Parl. St., Senaat, 2006-2007, nr. 3-1054/2) en arrest nr. 95/2005 van 25 mei 2005 van het Grondwettelijk Hof dat in datzelfde advies wordt geciteerd.

De vraag rijst dan ook of het verbod dat aan de gemeenten zou worden opgelegd om een retributie te heffen voor het parkeren op plaatsen die daartoe door de gemeente op gemeentewegen zijn aangelegd niet moet worden beschouwd als een kennelijk overduidelijke aantasting van de gemeentelijke autonomie, inzonderheid voor zover dat verbod het financiële evenwicht van de gemeenten in gevaar zou kunnen brengen. Gelet op de beperkte mate waarin de afdeling wetgeving van de Raad van State verzocht is advies uit te brengen, is die kwestie niet nader onderzocht.

(24) Voetnoot 27 in advies 42.892/AV : Zie wat dat betreft het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (uitgevaardigd met toepassing van artikel 1 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968), meer bepaald de artikelen 2.23, 2.33, 2.51 tot 2.53, 26, 27 (inzonderheid artikel 27.3 betreffende het « betalend parkeren »), 65.5 en 70 (verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren) en 75 (overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden), en de verschillende ministeriële besluiten ter uitvoering van die bepalingen, waaronder onder meer het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

(25) Voetnoot 28 in advies 42.892/AV : Wat betreft de verhouding tussen gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen en gemeentelijke reglementen waarbij parkeerbelastingen of retributies worden ingevoerd, zie supra voetnoot 12.

La réponse à cette question est négative.

En effet, les compétences régionales sont en principe définies en termes de matières, et non pas d'objectifs. L'objectif d'une norme ne permet du reste pas, par lui-même, de déterminer si celle-ci entre dans la sphère de compétence du législateur dont elle émane ⁽²⁶⁾.

Quand une disposition a pour objet de régler une matière donnée, il n'y a donc pas lieu, pour déterminer l'autorité compétente, de s'attacher de manière prépondérante aux objectifs poursuivis par la mesure envisagée.

En conséquence, la circonstance que des règles dont l'objet consiste, comme tel est le cas en l'espèce, à mettre en place un système de gratuité du stationnement pour certaines catégories de véhicules, sont présentées et comme poursuivant un objectif de politique de l'environnement, ne permet pas de soutenir que les régions auraient le pouvoir de prendre de telles règles sur la base de leurs compétences en matière de protection de l'environnement ⁽²⁷⁾.

(26) Note infrapaginale 29 de l'avis 42.892/AG : Arrêt de la Cour constitutionnelle, n° 1/89 du 31 janvier 1989, 8.B.4.

(27) Note infrapaginale 30 de l'avis 42.892/AG : Ainsi :

- dans l'avis 18.530/9, donné le 3 octobre 1990, sur une proposition de loi « limitant l'utilisation des véhicules à moteur », la section de législation a considéré qu'une proposition de loi tendant à limiter l'utilisation des véhicules à moteur dans des buts divers – il s'agissait en l'occurrence de buts de protection de l'environnement, de promotion d'activités culturelles, artistiques et sportives, et de promotion des transports publics – relevait de la compétence de l'État au titre de la police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports (Doc. parl., Chambre, 280/2-1988);
- dans l'avis 21.846/2, donné le 26 novembre 1992 sur le projet devenu l'arrêté royal du 8 février 1993 modifiant le règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne l'information à fournir au comité de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail relatif à l'environnement, la section de législation a considéré ce qui suit :
« L'arrêté en projet impose à l'employeur des obligations relativement à la documentation, aux informations et aux commentaires à fournir au comité de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail, en ce qui concerne l'environnement tant interne qu'externe et la politique d'environnement menée par l'entreprise. Se rapportant uniquement à des obligations imposées à l'employeur et visant à informer le comité concerné, le projet n'affecte nullement les compétences qui, dans le domaine de l'environnement, et singulièrement de la police des établissements dangereux, insalubres et incommodes, sont dévolues aux Régions sur le fondement de l'article 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles »;
- dans l'avis 25.630/3, donné le 18 novembre 1997 sur une proposition de décret de la Région flamande « houdende de financiële bijdrage van de werkgever in een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers », qui, au nom de considérations tenant à des politiques de compétence régionale – en particulier l'utilisation rationnelle de l'énergie et la protection de l'environnement –, tendait à imposer aux employeurs l'obligation de verser une indemnité à ceux des membres de leur personnel venant au travail au moyen d'un véhicule non motorisé, la section de législation a estimé :
 - que cette proposition, qui réglait directement la relation de travail entre les employeurs et les travailleurs, relevait du droit du travail, matière de compétence fédérale, et non pas des compétences régionales;
 - et qu'il n'y avait pas lieu d'avoir égard, pour déterminer l'autorité compétente en vue de régler la matière, aux deux objectifs poursuivis, liés aux compétences régionales dans les domaines de l'énergie et de l'environnement : « Ook al streeft de voorgestelde regeling deze beide doelstellingen na, die vaststelling kan toch geen afbreuk doen aan het feit dat de regeling de arbeidsrechtelijke verhoudingen rechtstreeks tot voorwerp heeft » (Doc. VI. Parl., 1995-1996, n° 361/2).

Het antwoord op die vraag is ontkennend.

Immers, de gewestelijke bevoegdheden zijn in beginsel in termen van aangelegenheden bepaald en niet in termen van doelstellingen. Overigens vermag de doelstelling van een norm uit zichzelf niet te bepalen of die norm binnen de bevoegdheidsfeer valt van de wetgever van wie hij uitgaat ⁽²⁶⁾.

Wanneer het de bedoeling is met een bepaling een bepaalde aangelegenheid te regelen, gaat het dus niet aan dat, om de bevoegde overheid te bepalen, in hoofdzaak gekeken wordt naar de doelstellingen van de geplande maatregel.

Bijgevolg is de omstandigheid dat regels die ertoe strekken, zoals *in casu*, een stelsel van gratis parkeren voor bepaalde voertuigcategorieën in te voeren, voorgesteld en opgevat worden als regels met een doelstelling van milieubeleid, geen grond om te stellen dat de gewesten bevoegd zouden zijn om zulke regels uit te vaardigen op basis van hun bevoegdheden inzake milieubescherming ⁽²⁷⁾.

(26) Voetnoot 29 in advies 42.892/AV : Arrest van het Grondwettelijk Hof, nr. 1/89 van 31 januari 1989, 8.B.4.

(27) Voetnoot 30 in advies 42.892/AV : Zo bijvoorbeeld :

- heeft de afdeling wetgeving in advies 18.530/9, gegeven op 3 oktober 1990 over een voorstel van wet « houdende beperkingen op het gebruik van motorvoertuigen », gesteld dat een wetsvoorstel dat ertoe strekt het gebruik van motorvoertuigen te beperken met verschillende bedoelingen – *in casu* ging het om milieubescherming, bevordering van culturele, artistieke en sportieve activiteiten en promotie van het openbaar vervoer – tot de bevoegdheid van de Staat behoorde ingevolge de bevoegdheid voor algemene politie en reglementering op het verkeer en vervoer (Parl. St., Kamer, 280/2-1988);
- heeft de afdeling wetgeving in advies 21.846/2, gegeven op 26 november 1992 over het ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het koninklijk besluit van 8 februari 1993 tot wijziging van het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming wat de informatie aan het comité voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen inzake milieuaangelegenheden betreft, het volgende overwogen :
« Het ontwerp legt aan de werkgever verplichtingen op inzake de aan het comité voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen te verstrekken documentatie, (...) informatie en toelichtingen op het vlak van zowel interne als externe milieuaangelegenheden en het door de onderneming gevoerde milieubeleid. Omdat het uitsluitend om verplichtingen gaat in hoofde van de werkgever en ten gerieve van een voorlichting van het genoemde comité, doet het ontwerp geen afbreuk aan de bevoegdheden die inzake het leefmilieu en inzonderheid de politie van de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven, op grond van artikel 6, § 1, II, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, aan de Gewesten toekomen »;
- heeft de afdeling wetgeving in advies 25.630/3, gegeven op 18 november 1997 over een voorstel van decreet van het Vlaams Gewest « houdende de financiële bijdrage van de werkgever in een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers », dat om redenen van beleidsvoering uit de gewestelijke bevoegdheidsfeer, – meer bepaald rationeel energieverbruik en milieubescherming –, ertoe strekte werkgevers te verplichten een vergoeding toe te kennen aan personeelsleden die zich door middel van een niet-gemotoriseerd voertuig van en naar het werk begaven, geoordeeld :
 - dat dit voorstel, waarin rechtstreeks de arbeidsverhouding tussen werkgevers en werknemers werd geregeld, onder het arbeidsrecht viel, een federale bevoegdheid, en geen gewestelijke bevoegdheid;
 - en dat er, om uit te maken welke overheid bevoegd was om de aangelegenheid te regelen, geen reden was om rekening te houden met de twee doelstellingen die werden nagestreefd, die verband hielden met de gewestelijke bevoegdheid op het gebied van energie en leefmilieu : « Ook al streeft de voorgestelde regeling deze beide doelstellingen na, die vaststelling kan toch geen afbreuk doen aan het feit dat de regeling de arbeidsrechtelijke verhoudingen rechtstreeks tot voorwerp heeft » (Parl. St., VI. Parl., 1995-1996, nr. 361/2).

3.3.3. La proposition d'ordonnance semble par contre pouvoir s'inscrire dans la compétence matérielle dont jouit la Région de Bruxelles-Capitale en matière de travaux publics et de transport et, en particulier, dans les compétences qu'attribuent aux régions le 1° et le 2°bis de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

En application du 1° de cette disposition, les régions sont compétentes pour les routes et leurs dépendances. Cette compétence doit être entendue comme une compétence de gestion au sens large, qui n'est pas limitée à l'aspect purement patrimonial des routes et de leurs dépendances⁽²⁸⁾. Selon le 2°bis de la même disposition, les régions sont compétentes pour « le régime juridique de la voirie terrestre [...], quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges ».

Sur la base des dispositions précitées, les régions peuvent donc régler le statut des routes et de leurs dépendances, quel qu'en soit donc le gestionnaire⁽²⁹⁾, ce qui concerne donc également la voirie communale.

L'exercice de la compétence de gestion, en général, et de la compétence de fixation du régime juridique de la voirie terrestre, en particulier, implique que les régions peuvent régler l'usage privatif du domaine de la voirie qui relève de leur compétence⁽³⁰⁾.

À ce titre, en combinant leur compétence de régler le droit d'usage du domaine public avec le pouvoir que leur donne l'article 173 de la Constitution d'établir des rétributions, les régions sont, en principe, compétentes pour décider si des formes déterminées d'usage ou d'occupation de la voirie, quel qu'en soit le gestionnaire⁽³¹⁾ sont ou non appelées à donner lieu à la perception d'une rétribution pour usage ou occupation de la voirie⁽³²⁾. La Région de Bruxelles-Capitale est, de ce fait, compétente pour décider si et dans quelle mesure les communes peuvent ou non percevoir des rétributions pour le stationnement de véhicules sur la voirie et donc, comme l'envisage la proposition d'ordonnance, pour restreindre le pouvoir que la loi du 22 février 1965 donne aux communes d'établir de telles rétributions.

(28) Note infrapaginale 31 de l'avis 42.892/AG : Exposé des motifs du projet devenu la loi spéciale du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 (Doc. parl., Chambre, 1988, n° 516/1, p. 13); rapport relatif à la proposition qui a donné lieu à la loi spéciale du 16 juillet 1993 tendant à compléter la structure fédérale de l'État (Doc. parl., Sénat, 1992-1993, n° 558/5, p. 412); Cour constitutionnelle, n° 5/96 du 18 janvier 1996, B.1.1; Cour constitutionnelle, n° 91/2000 du 13 juillet 2000, B.3.1; Cour constitutionnelle, n° 127/2000 du 6 décembre 2000, B.10.2; Cour constitutionnelle, n° 174/2004 du 3 novembre 2004, B.4.1.

(29) Note infrapaginale 32 de l'avis 42.892/AG : Cour constitutionnelle, n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B.6.

(30) Note infrapaginale 33 de l'avis 42.892/AG : Ibid., B.7.

(31) Note infrapaginale 34 de l'avis 42.892/AG : À l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges.

(32) Note infrapaginale 35 de l'avis 42.892/AG : Cour constitutionnelle, n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B.19. A propos de la compétence des régions en vue d'établir une redevance pour l'usage, ou l'occupation de la voirie, voir l'avis de la section de législation du Conseil d'État 35.055/4, donné le 11 juin 2003 sur une proposition d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la redevance pour occupation du domaine public local (Doc. Parl. Rég. Brux.-Cap., 2001-2002, n° A-310/2).

3.3.3. Het voorstel van ordonnantie lijkt daarentegen ondergebracht te kunnen worden bij de bevoegdheid *ratione materiae* die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft inzake openbare werken en vervoer, en inzonderheid bij de bevoegdheden die bij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1° en 2°bis, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 aan de gewesten zijn toevertrouwd.

Overeenkomstig onderdeel 1° van deze bepaling zijn de gewesten bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden. Die bevoegdheid moet begrepen worden als een beheersbevoegdheid in ruime zin, die niet beperkt is tot het louter patrimoniale aspect van de wegen en de aanhorigheden ervan⁽²⁸⁾. Luidens onderdeel 2°bis van dezelfde bepaling zijn de gewesten bevoegd voor « het juridisch stelsel van de (landwegenis) (...) welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ».

Op basis van de voornoemde bepalingen, mogen de gewesten bijvolg het statuut van de wegen en de aanhorigheden ervan regelen, ongeacht wie daarvan de beheerder is⁽²⁹⁾, wat dus ook geldt voor het gemeentelijk wegennet.

De uitoefening van de beheersbevoegdheid in het algemeen, en van de bevoegdheid om het juridisch stelsel van de landwegen vast te stellen, in het bijzonder, houdt in dat de gewesten het privaat gebruik van het domein van de wegen die onder de bevoegdheid van het gewest ressorteren, mogen regelen⁽³⁰⁾.

Om die reden zijn de gewesten, door het combineren van hun bevoegdheid om het gebruiksrecht van het openbaar domein te regelen, met de bevoegdheid die ze is toegekend bij artikel 173 van de Grondwet om retributies in te voeren, in beginsel bevoegd om uit te maken of bepaalde vormen van gebruik of inbezitneming van de wegen⁽³¹⁾, wie ook de beheerder daarvan is, al dan niet aanleiding kunnen geven tot de inning van een retributie voor het gebruik of inbezitneming van de wegen⁽³²⁾. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is bijevolgd bevoegd om uit te maken of en in welke mate gemeenten al dan niet retributies mogen innen voor het parkeren van voertuigen op de weg, en dus, zoals beoogd in het voorstel van ordonnantie, om de bevoegdheid om zulke retributies in te voeren die bij de wet van 22 februari 1965 aan de gemeenten wordt toegekend, te beperken.

(28) Voetnoot 31 in advies 42.892/AV : Memorie van toelichting van het ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (Parl. St., Kamer, 1988, nr. 516/1, blz. 13); verslag betreffende het voorstel dat aanleiding heeft gegeven tot de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur (Parl. St., Senaat, 1992-1993, nr. 558/5, blz. 412); Grondwettelijk Hof, nr. 5/96 van 18 januari 1996, B.1.1; Grondwettelijk Hof, nr. 91/2000 van 13 juli 2000, B.3.1; Grondwettelijk Hof, nr. 127/2000 van 6 december 2000, B.10.2; Grondwettelijk Hof, nr. 174/2004 van 3 november 2004, B.4.1.

(29) Voetnoot 32 in advies 42.892/AV : Grondwettelijk Hof, nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.6.

(30) Voetnoot 33 in advies 42.892/AV : Ibid., B.7.

(31) Voetnoot 34 in advies 42.892/AV : Met uitsluiting van de spoorwegen, die beheerd worden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

(32) Voetnoot 35 in advies 42.892/AV : Grondwettelijk Hof, nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.19. Zie wat betreft de bevoegdheid van de gewesten om een retributie in te voeren voor het gebruik van de wegen, het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State 35.055/4, gegeven op 11 juni 2003 over een voorstel van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende een retributie voor het gebruik van het openbaar domein van de gemeenten (Parl. St., Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2001-2002, nr. A-310/2).

3.4.1. Compte tenu du lien qui est établi entre les deux types de règlements communaux par l'article unique de la loi du 22 février 1965, il est vrai que, ce faisant, la Région de Bruxelles-Capitale interfère indirectement dans la marge de manœuvre dont disposent les communes lorsqu'elles arrêtent, en application de l'article 2 des lois coordonnées du 16 mars 1968, un règlement complémentaire de circulation relatif au stationnement payant et ce, en vue d'adopter, pour les zones de stationnement ainsi fixées conformément aux dispositions du règlement général sur la police de la circulation routière, un règlement établissant des rétributions en matière de stationnement.

À cet égard, la nature des règlements complémentaires de circulation routière a fait l'objet de l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 174/2004 du 3 novembre 2004. Dans cet arrêt, la Cour, après avoir rappelé que les régions n'ont pas le pouvoir d'adopter des règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, et que les règlements généraux de circulation appartiennent à ces règles, a considéré ce qui suit :

« B.5.2. En plus de l'habilitation pour arrêter des règlements généraux, la loi relative à la circulation routière prévoit la possibilité d'édicter des règlements complémentaires. C'est ainsi, par exemple, que l'article 2 charge les conseils communaux d'arrêter les règlements applicables uniquement aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Les articles 2, *2bis*, et 3 de la loi relative à la circulation routière font partie du chapitre II « Règlements complémentaires ».

Les règlements complémentaires ont donc un champ d'application particulier et ils visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. De par leur nature même, les règlements complémentaires de circulation ne peuvent comporter de règles de police générale.

B.5.3. Il s'ensuit que les règlements complémentaires de circulation visés aux articles 2, *2bis* et 3 de la loi relative à la circulation routière, en tant qu'ils portent sur les matières mentionnées au B.4.1., relèvent de la compétence des régions. Les dispositions attaquées de la loi du 7 février 2003, qui remplacent ou abrogent dans leur intégralité les articles 2, *2bis* et 3 de la loi relative à la circulation routière, sans tenir compte de la compétence régionale en matière de conservation de la nature, d'agriculture, de travaux publics et de transport, violent donc les règles répartitrices de compétences ».

Comme l'a relevé l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État dans deux avis donnés ce même jour ⁽³³⁾, cet arrêt n'apporte pas toute la clarté en ce qui concerne la portée exacte des compétences régionales qui y sont examinées.

Une lecture isolée du considérant B.5.2 de l'arrêt peut en effet laisser à penser que les régions, à l'exclusion de l'autorité fédérale, sont compétentes en matière de règlements complémentaires de circulation au sens des lois coordonnées du 16 mars 1968.

Une lecture combinée des B.5.2 et B.5.3 conduit toutefois la section de législation du Conseil d'État à considérer que les régions n'ont une compétence accessoire en matière de règlements complémentaires de circulation routière que lorsqu'ils peuvent être associés à une matière pour laquelle elles sont compétentes. En d'autres termes, la compétence, acces-

3.4.1. Gezien het verband dat in het enige artikel van de wet van 22 februari 1965 wordt gelegd tussen de twee soorten gemeentelijke reglementen, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich aldus weliswaar onrechtstreeks met de manoeuvreerruimte waarover de gemeenten beschikken wanneer ze overeenkomstig artikel 2 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968, een aanvullend verkeersreglement op het betaald parkeren uitvaardigen, met de bedoeling om voor de overeenkomstig de bepalingen van het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer vastgelegde parkeerzones, een reglement uit te vaardigen waarbij parkeerretributies worden ingevoerd.

Wat dat betreft is de aard van de aanvullende verkeersreglementen onderzocht in arrest nr. 174/2004 van het Grondwettelijk Hof d.d. 3 november 2004. In dat arrest heeft het Hof, na erop gewezen te hebben dat de gewesten niet bevoegd zijn om regels van algemene politie of reglementering op het verkeer en vervoer uit te vaardigen en dat de algemene verkeersreglementen onder die regels vallen, het volgende overwogen :

« B.5.2. Naast de machtiging tot het vaststellen van algemene reglementen voorziet de wegverkeerswet in de mogelijkheid tot het uitvaardigen van aanvullende reglementen. Zo belast artikel 2 bijvoorbeeld de gemeenteraden ermee reglementen vast te stellen die enkel gelden voor de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen. De artikelen 2, *2bis* en 3 van de wegverkeerswet maken deel uit van hoofdstuk II, « Aanvullende reglementen ».

De aanvullende reglementen hebben aldus een bijzonder toepassingsgebied en strekken ertoe de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Uit hun aard zelf kunnen aanvullende verkeersreglementen geen regels van algemene politie bevatten.

B.5.3. Daaruit volgt dat de in de artikelen 2, *2bis* en 3 van de wegverkeerswet bedoelde aanvullende verkeersreglementen, in zoverre zij op de in B.4.1. vermelde aangelegenheden betrekking hebben, tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. De bestreden bepalingen van de wet van 7 februari 2003, die de artikelen 2, *2bis* en 3 van de wegverkeerswet in hun geheel vervangen of opheffen, zonder rekening te houden met de gewestbevoegdheid inzake natuurbehoud, landbouw, openbare werken en vervoer, schenden derhalve de bevoegdheidsverdelende regels ».

Zoals de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State reeds gesteld heeft in twee adviezen die heden gegeven zijn ⁽³³⁾, brengt dit arrest niet voldoende duidelijkheid wat betreft de exacte draagwijdte van de gewestelijke bevoegdheden die daarin worden onderzocht.

Afzonderlijke lezing van overweging B.5.2. van het arrest kan immers de indruk doen ontstaan dat de gewesten, met uitzondering van de federale overheid, bevoegd zijn voor aanvullende verkeersreglementen, zoals bedoeld in de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968.

Uit de gecombineerde lezing van de punten B.5.2. en B.5.3. leidt de afdeling wetgeving van de Raad van State echter af dat de gewesten enkel over een bijkomstige bevoegdheid beschikken inzake aanvullende verkeersreglementen wanneer ze betrokken kunnen worden bij een aangelegenheid waarvoor ze bevoegd zijn. Met andere woorden, de bijkomstige

(33) Note infrapaginale 36 de l'avis 42.892/AG : Voir, les avis donnés par l'assemblée générale du Conseil d'État sur :

- un avant-projet de décret de la Région wallonne « relatif à la tutelle de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques » (43.518/AG);
- un avant-projet de décret de la Région flamande « betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer » (43.437/AG).

(33) Voetnoot 36 in advies 42.892/AV : Zie de adviezen die gegeven zijn door de algemene vergadering van de Raad van State over :

- een voorontwerp van decreet van het Waals Gewest « relatif à la tutelle de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques » (43.518/AV);
- een voorontwerp van decreet van het Vlaams Gewest betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer (43.437/AV).

soire, en matière de règlements complémentaires de circulation routière est liée à celles, principales, auxquelles se rapportent ces règlements ⁽³⁴⁾.

Elle laisse intacte la compétence fédérale relative notamment à la police générale et à la réglementation relatives aux communications et aux transports ⁽³⁵⁾, ainsi que celle qui porte sur les règlements complémentaires de circulation se rattachant de manière accessoire aux compétences demeurées fédérales ⁽³⁶⁾.

3.4.2. Appliqués à la proposition d'ordonnance présentement examinée, ces critères ne semblent pas poser problème, du fait même qu'il vient d'être considéré que la Région de Bruxelles-Capitale agit dans le cadre de l'une de ses compétences, à savoir la gestion de la voirie terrestre ⁽³⁷⁾, et que l'ordonnance en projet ne modifie en tout état de cause pas les

(34) Note infrapaginale 37 de l'avis 42.892/AG : Les compétences citées par la Cour constitutionnelle comme emportant celles d'adopter des règlements complémentaires, qui viennent d'être mentionnées, sont énoncées à l'article 6, § 1^{er}, III, 4^o, V et X, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o bis et 8^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

(35) Note infrapaginale 38 de l'avis 42.892/AG : Article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980; voy. notamment les arrêts suivants de la Cour constitutionnelle : n^o 5/96 du 18 janvier 1996, B.2; n^o 2/97 du 16 janvier 1997, B.4.2; n^o 174/2004 du 3 novembre 2004, B.4.

(36) Note infrapaginale 39 de l'avis 42.892/AG : Cour constitutionnelle, arrêt n^o 174/2004 du 3 novembre 2004, spéc. B.5.3, d'où il se déduit que c'est le caractère trop général, empiétant partiellement sur les compétences régionales, du remplacement ou de l'abrogation des dispositions des lois coordonnées du 16 mars 1968 qui motive l'annulation des articles 2, 3 et 4 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Dans son avis 38.573/4 du 20 juin 2005 sur l'amendement n^o 6 au projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, qui tendait à remplacer l'ensemble du projet de loi initial (Doc. parl., Chambre, 2004-2005, n^o 51-1428/4), la section de législation du Conseil d'État a considéré, à la lumière de l'arrêt précité n^o 174/2004 du 3 novembre 2004 de la Cour constitutionnelle, « que la compétence en matière de règlements complémentaires de circulation ne relève plus exclusivement de l'autorité fédérale », ce qui implique que cette dernière autorité reste partiellement compétente en la matière, en tant que ces règlements concernent les attributions demeurées fédérales (avis de la section de législation du Conseil d'État, Doc. parl., Chambre, 2004-2005, n^o 51-1428/9, p. 3). Ce même avis n'a à cet égard émis aucune observation au sujet de l'article 3 proposé par cet amendement, qui envisageait d'abroger « pour ce qui concerne l'autorité fédérale » les dispositions des lois coordonnées précitées relatives aux règlements complémentaires de circulation routière (cette disposition est devenue l'article 3 de la loi du 20 juillet 2005 modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière). De même, l'avis 41.430/4 donné par le Conseil d'État le 30 octobre 2006 sur le projet devenu l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, qui règle notamment l'obtention de cartes communales de stationnement « conformément aux dispositions reprises dans le règlement fixé par le conseil communal » (article 2.51, *in fine*, inséré dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 9 janvier 2007), n'émet aucune objection à ce que l'autorité fédérale règle ainsi l'adoption de règlements complémentaires dans une matière demeurée fédérale.

(37) Note infrapaginale 40 de l'avis 42.892/AG : Article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 2^o bis, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

bevoegdheid inzake aanvullende verkeersreglementen hangt samen met de hoofdbevoegdheden waarop die reglementen betrekking hebben ⁽³⁴⁾.

Die bijkomstige bevoegdheid doet niets af aan de federale bevoegdheid, inzonderheid inzake de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer ⁽³⁵⁾, evenmin aan die inzake de aanvullende verkeersreglementen, die in ondergeschikte orde aansluit bij de federaal gebleven bevoegdheden ⁽³⁶⁾.

3.4.2. Worden die criteria toegepast op het thans voorliggende voorstel van ordonnantie, dan lijken ze geen problemen op te leveren, precies doordat zo-even is gesteld dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest handelt in het kader van een van zijn bevoegdheden, namelijk het beheer van de landwegen ⁽³⁷⁾, en dat de ontworpen ordonnantie hoe dan ook geen wijzi-

(34) Voetnoot 37 in advies 42.892/AV : De bevoegdheden die door het Grondwettelijk Hof worden aangevoerd als bevoegdheden inhoudende de competentie tot het uitvaardigen van aanvullende reglementen, die zo-even vermeld zijn, worden opgenoemd in artikel 6, § 1, III, 4^o, V en X, eerste lid, 1^o, 2^o bis en 8^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(35) Voetnoot 38 in advies 42.892/AV : Artikel 6, § 4, 3^o, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980; zie inzonderheid de volgende arresten van het Grondwettelijk Hof : nr. 5/96 van 18 januari 1996, B.2; nr. 2/97 van 16 januari 1997, B.4.2; nr. 174/2004 van 3 november 2004, B.4.

(36) Voetnoot 39 in advies 42.892/AV : Grondwettelijk Hof, arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004, inzonderheid overw. B.5.3, waaruit kan worden afgeleid dat het te algemene karakter van de vervanging of de opheffing van de bepalingen van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968, waarmee gedeeltelijk inbreuk wordt gemaakt op de gewestelijke bevoegdheden, de reden is van de nietigverklaring van de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid. In haar advies 38.573/4 van 20 juni 2005 over amendement nr. 6 op het wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, dat ertoe strekte het hele oorspronkelijke wetsontwerp te vervangen (Parl. St., Kamer, 2004-2005, nr. 51-1428/4), heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State in het licht van het voornoemde arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 174/2004 van 3 november 2004, geoordeeld dat « de bevoegdheid inzake de aanvullende verkeersreglementen niet meer exclusief aan de federale overheid toebehoort », hetgeen impliceert dat deze laatste overheid gedeeltelijk bevoegd blijft terzake, in zoverre die reglementen betrekking hebben op bevoegdheden die federaal gebleven zijn (advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State, Parl. St., Kamer, 2004-2005, nr. 51-1428/9, blz. 3). In datzelfde advies is in dat verband geen enkele opmerking geformuleerd wat betreft artikel 3 dat voorgesteld wordt in dat amendement en dat ertoe strekte « voor wat betreft de federale overheid » de bepalingen van de voornoemde gecoördineerde wetten over de aanvullende verkeersreglementen op te heffen (deze bepaling is artikel 3 geworden van de wet van 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer). Ook in advies 41.430/4 dat op 30 oktober 2006 door de Raad van State gegeven is over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, en waarin inzonderheid een regeling wordt getroffen voor het ontvangen van een gemeentelijke parkeerkaart « overeenkomstig de bepalingen opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde reglement » (artikel 2.51, *in fine*, ingevoegd in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 9 januari 2007), wordt geen enkel bezwaar geuit tegen het feit dat de federale overheid aldus het uitvaardigen van aanvullende reglementen in een federaal gebleven aangelegenheid regelt.

(37) Voetnoot 40 in advies 42.892/AV : Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2^o bis, van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

dispositions applicables à la matière des règlements communaux complémentaires de circulation.

3.4.3. Par ailleurs, la proposition d'ordonnance ne rend pas impossible ou exagérément difficile l'exercice de la compétence fédérale en matière de police de la circulation routière⁽³⁸⁾, du fait même qu'elle n'autorise pas les communes à déroger, dans leurs règlements communaux complémentaires de circulation, aux règles de police générale arrêtées par le Roi en matière de stationnement payant.

4. En conclusion :

- la proposition d'ordonnance excède les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale en tant qu'elle restreint le pouvoir des communes de percevoir des taxes de stationnement visées par l'article unique de la loi du 22 février 1965;
- en tant qu'elle se fonde sur la compétence des régions en matière de gestion et d'usage de la voirie publique, la proposition d'ordonnance relève de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qu'elle limite le pouvoir des communes d'établir, sur la base de la loi du 22 février 1965, des rétributions de stationnement. ».

3.1. Même si la proposition d'ordonnance à laquelle se rapporte l'avis 42.892/AG, précité, avait une portée nettement plus limitée que l'avant-projet d'ordonnance présentement examiné, il peut être déduit de cet avis, ainsi que de deux autres avis prononcés le même jour par l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État⁽³⁹⁾, que la Région de Bruxelles-Capitale peut en effet fonder sa compétence matérielle pour adopter cette ordonnance sur l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^{o bis}, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980⁽⁴⁰⁾, dès lors qu'elle envisage de prendre des dispositions qui touchent tant à la politique de transport pour ce qui concerne les routes et leurs dépendances, qu'à la détermination du régime juridique de la voirie terrestre, quel qu'en soit le gestionnaire.

Il convient cependant d'apporter un certain nombre de limites à la reconnaissance de principe de cette compétence matérielle et ce, en fonction des considérations qui suivent.

3.2.1. Compte tenu des principes qui ont été dégagés par l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État dans l'avis 42.892/

ging beoogt van de bepalingen die van toepassing zijn op de aangelegenheid van de gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen.

3.4.3. Bovendien wordt de uitoefening van de federale bevoegdheid inzake de politie van het wegverkeer door het voorstel van ordonnantie niet onmogelijk of overdreven moeilijk gemaakt⁽³⁸⁾, precies doordat het voorstel de gemeenten niet machtigt om in hun gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen af te wijken van de regels van algemene politie die door de Koning inzake betaald parkeren vastgesteld worden.

4. Conclusie :

- het voorstel van ordonnantie overschrijdt de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in zoverre het de bevoegdheid van de gemeenten inperkt om parkeerbelastingen te innen, als bedoeld in het enige artikel van de wet van 22 februari 1965;
- in zoverre het voorstel van ordonnantie steunt op de bevoegdheid van de gewesten inzake het beheer en het gebruik van de openbare weg, behoort het tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, doordat dat voorstel een beperking inhoudt van de bevoegdheid van de gemeenten om, op grond van de wet van 22 februari 1965, parkeerretributie te heffen ».

3.1. Zelfs al had het voorstel van ordonnantie waarop het voormelde advies 42.892/AV betrekking heeft, een duidelijk beperktere strekking dan het heden onderzochte voorontwerp van ordonnantie, uit dat advies, alsmede uit twee andere adviezen die op dezelfde dag door de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State uitgebracht zijn⁽³⁹⁾, kan worden afgeleid dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn materiële bevoegdheid om die ordonnantie uit te vaardigen inderdaad kan baseren op artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1^o en 2^{o bis}, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen⁽⁴⁰⁾, wanneer het beoogt maatregelen uit te vaardigen die zowel verband houden met het vervoersbeleid wat de wegen en hun aanhorigheden betreft als met het bepalen van het juridisch stelsel van de landwegen, ongeacht de beheerder ervan.

Er dienen echter een aantal grenzen te worden gesteld aan de principiële erkenning van deze materiële bevoegdheid, op grond van de volgende beschouwingen.

3.2.1. Gelet op de principes die door de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State in het voornoemde ad-

(38) Note infrapaginale 41 de l'avis 42.892/AG : Voir, dans le même sens, Cour constitutionnelle, n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B.8. et B.13.

(39) II s'agit :

- de l'avis 43.518/AG, donné le 18 septembre 2007, sur un avant-projet devenu le décret du 19 décembre 2007 de la Région wallonne relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun (Doc. Parl., wall., 2007-2008, n° 680/1);
- de l'avis 43.437/AG, donné le 18 septembre 2007, sur un avant-projet de décret de la Région flamande « concernant de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens » (Doc. VI. Parl., 2007-2008, n° 1596/1).

(40) Sur la portée de ces dispositions concernant la compétence de la Région flamande de régler l'usage privatif du domaine de la voirie, quelle que soit l'autorité dont la voirie relève, voir, notamment, l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 172/2006 du 22 novembre 2006.

(38) Voetnoot 41 in advies 42.892/AV : Zie, in diezelfde zin, Grondwettelijk Hof nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.8. en B.13.

(39) Het gaat om :

- advies 43.518/AV, gegeven op 18 september 2007, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Waals Gewest van 19 december 2007 betreffende het goedkeuringstoezicht van het Waalse Gewest op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van de gemeenschappelijke vervoermiddelen (Gedr. St. Waals Parl., 2007-2008, nr. 680/1);
- advies 43.437/AG, gegeven op 18 september 2007, over een voorontwerp van decreet van het Vlaams Gewest « betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens » (Doc. VI. Parl., 2007-2008, nr. 1596/1).

(40) Over de strekking van deze bepalingen betreffende de bevoegdheid van het Vlaams Gewest om het privaat gebruik van het domein van de wegen te regelen, ongeacht de overheid waaronder die wegen ressorteren, zie meer bepaald arrest nr. 172/2006 van het Arbitragehof van 22 november 2006.

AG, précité⁽⁴¹⁾, il y a tout d'abord lieu de considérer que l'avant-projet d'ordonnance excède les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qu'il a pour effet d'interdire aux communes, fût-ce de manière indirecte, de percevoir des taxes de stationnement visées par l'article unique de la loi du 22 février 1965, précitée.

Ni l'exposé des motifs ni les pièces figurant au dossier annexé à la demande d'avis ne contiennent par ailleurs d'éléments qui pourraient être de nature à justifier le recours par la Région de Bruxelles-Capitale à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Pour des considérations analogues à celles développées dans l'avis 42.892/AG, précité, la section de législation n'aperçoit pas non plus le bien-fondé d'un éventuel recours en l'espèce aux pouvoirs implicites. Si telle est l'intention du Gouvernement, il convient donc qu'il soit dûment établi dans l'exposé des motifs, d'une part, que la règle envisagée est nécessaire à l'exercice des compétences régionales et, d'autre part, compte tenu de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, que la matière dont il s'agit se prête à un règlement différencié et que l'incidence de la règle envisagée sur cette matière est seulement marginale.

3.2.2. Comme l'a cependant déjà observé la section de législation du Conseil d'État dans un contexte similaire⁽⁴²⁾, une telle objection d'inconstitutionnalité n'aurait cependant pas lieu d'être formulée si l'avant-projet d'ordonnance était fondamentalement revu afin de supprimer le caractère obligatoire de la participation des communes au régime de stationnement payant de courte durée, tel qu'organisé par l'avant-projet d'ordonnance, et d'y substituer un mécanisme d'adhésion volontaire des communes, impliquant que ces dernières renoncent d'initiative à la perception de taxes (ou de redevances) communales de stationnement.

3.3.1. Il résulte par ailleurs du mécanisme mis en place par l'avant-projet d'ordonnance qu'une fois adoptés tant le plan de politique régionale du stationnement que le plan d'action communal de stationnement, il incombera, en principe, à la commune concernée d'arrêter également le ou les règlements complémentaires de circulation destinés à assurer la mise en œuvre de ces plans, notamment par la détermination concrète des différentes zones de stationnement sur le territoire de la commune.

3.3.2. Dans ce cadre, il va de soi, tant au regard des principes dégagés dans les avis 42.892/AG et 43.437/AG, précités, qu'à la lumière de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle en la matière⁽⁴³⁾ que les communes devront respecter, en matière de signalisation des emplacements de stationnement de courte durée, les dispositions y relatives de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (ci-après, « règlement général sur la police de la circulation »)⁽⁴⁴⁾. Dès lors que la fixation des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement relève de la compétence de l'autorité fédérale en matière de police générale de la circulation routière,

vies 42.892/AG naar voren gebracht zijn⁽⁴¹⁾, moet in de eerste plaats gesteld worden dat het voorontwerp van ordonnantie de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overschrijdt in zoverre het ertoe strekt de gemeenten, zij het onrechtstreeks, te verbieden parkeerbelastingen te innen waarvan in het enige artikel van de voornoemde wet van 22 februari 1965 sprake is.

Noch de memorie van toelichting, noch de stukken uit het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier, bevatten overigens gegevens op basis waarvan zou kunnen worden gewettigd dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een beroep doet op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Om soortgelijke redenen als die uiteengezet in het voornoemde advies 42.892/AV ziet de afdeling wetgeving evenmin in waarom het gegrond zou zijn zich *in casu* te beroepen op impliciete bevoegdheden. Indien dit de bedoeling van de Regering is, moet dus in de memorie van toelichting duidelijk worden aangetoond, enerzijds dat de voorgenomen regel noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden en anderzijds dat, gelet op de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, de aangelegenheid in kwestie zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag van de voorgenomen regel op deze aangelegenheid slechts marginaal is.

3.2.2. Zoals de afdeling wetgeving van de Raad van State echter in een soortgelijke context heeft opgemerkt⁽⁴²⁾, had een dergelijk ongrondwettigheidsbezwaar nochtans niet hoeven te worden gemaakt indien het voorontwerp van ordonnantie fundamenteel was herzien om de gemeenten niet langer verplicht te maken deel te nemen aan het systeem van betaald kortparkeren, zoals het door het voorontwerp van ordonnantie georganiseerd is, en te vervangen door een regeling van vrijwillige toetreding van de gemeenten, die impliceert dat ze op eigen initiatief afzien van de inning van gemeentelijke parkeerbelastingen (of -retributies).

3.3.1. Uit de door het voorontwerp van ordonnantie ingestelde regeling blijkt bovendien dat de betrokken gemeente, zodra zowel het gewestelijk parkeerbeleidsplan als het gemeentelijk parkeeractieplan vastgesteld zijn, in principe eveneens het aanvullende verkeersreglement, of de aanvullende verkeersreglementen moet vaststellen die moeten zorgen voor de tenuitvoerlegging van deze plannen, inzonderheid door concreet de verschillende parkeerborden op het grondgebied van de gemeente te bepalen.

3.3.2. In dit verband is het vanzelfsprekend, zowel ten aanzien van de principes die naar voren gebracht zijn in de voormelde adviezen 42.892/AV en 43.437/AV als in het licht van de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof ter zake⁽⁴³⁾, dat de gemeenten, inzake bebakening van plaatsen voor kortparkeren, de desbetreffende bepalingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (hierna te noemen: « algemeen reglement op de politie van het wegverkeer ») moeten naleven⁽⁴⁴⁾. Aangezien de vaststelling van de verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid

(41) Voir, également, l'avis 29.982/3, donné le 4 juillet 2000 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route (Doc. parl., VI. R., 2000-2001, n° 435/1 [observations sous les articles 37 et 47]).

(42) Voir l'avis 43.143/4, donné le 6 juin 2007, sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 19 juillet 2007 visant à associer les communes dans le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale (Doc. parl., R.B.C., 2006-2007, n° A-383/1).

(43) Voir, notamment, l'arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004.

(44) Voir, notamment, les articles 2.23, 2.33, 2.51 à 2.53, 26, 27 (spécialement l'article 27.3, relatif au « Stationnement payant »), 65.5 et 70 (signaux routiers relatifs à l'arrêt et au stationnement), ainsi que 75 (marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée) de ce règlement général.

(41) Zie eveneens advies 29.982/3, gegeven op 4 juli 2000 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaams Gewest van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (Gedr. St., VI. R., 2000-2001, nr. 435/1 [opmerkingen bij de artikelen 37 en 47]).

(42) Zie advies 43.143/4, gegeven op 6 juni 2007, over een voorontwerp dat aanleiding heeft gegeven tot de ordonnantie van 19 juli 2007 ertoe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Gedr. St., BHG, 2006-2007, nr. A-383/1).

(43) Zie, inzonderheid, arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004.

(44) Zie, inzonderheid, de artikelen 2.23, 2.33, 2.51 tot 2.53, 26, 27 (meer bepaald artikel 27.3, betreffende het « betalend parkeren »), 65.5 en 70 (verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren), alsook 75 (overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden) van dit algemeen reglement.

il ne peut donc être admis, dans l'état actuel de la législation ⁽⁴⁵⁾, que l'article 9, alinéa 2, 2°, c), de l'avant-projet d'ordonnance dispose que le volet réglementaire du plan de politique régionale du stationnement fixe, notamment, « la signalisation uniforme » utilisée pour les places de stationnement réservées, du moins lorsque cette signalisation est déjà réglée par les dispositions du règlement général sur la police de la circulation ou d'autres arrêtés d'exécution des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, dans la mesure où ces arrêtés doivent également être considérés comme relevant de la police générale de la circulation routière ⁽⁴⁶⁾.

En conséquence, il convient, dans l'article 9, alinéa 2, 2°, c), de l'avant-projet d'ordonnance, d'omettre ou de préciser les mots « ainsi que la signalisation uniforme utilisée pour celles-ci ».

3.3.3. Une observation analogue doit être formulée en ce qui concerne l'article 6, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance, dans la mesure où cette disposition habilite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à fixer « les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation » relatives à certaines places de stationnement réservées, telles que définies à l'article 2, 2°, de l'avant-projet d'ordonnance ⁽⁴⁷⁾.

3.4.1. L'élaboration d'un plan de politique régionale du stationnement, comportant un volet réglementaire qui s'impose aux communes et complété, au niveau de chaque commune, par un plan d'action communal de stationnement ⁽⁴⁸⁾ approuvé par le Gouvernement, ainsi que l'habilitation conférée au Gouvernement d'arrêter certaines modalités d'exécution spécifiques de diverses dispositions de l'ordonnance ou d'y prévoir certaines dérogations, auront vraisemblablement pour conséquence de limiter le pouvoir d'appréciation des communes lors de l'adoption de leurs règlements complémentaires de circulation communaux ⁽⁴⁹⁾.

(45) Il n'est donc pas tenu compte, dans le cadre du présent avis, de l'impact que pourront avoir en la matière les discussions institutionnelles actuellement en cours (Voir, notamment, la proposition de loi spéciale portant des mesures institutionnelles (Doc. parl., Sénat, 2007-2008, n° 4-602/1), au sujet de laquelle l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a donné, le 10 avril 2008, l'avis 44.243/AG). Comme le relèvent les développements de la proposition de loi (*op. cit.*, p. 3), le but est, en vue d'assurer une homogénéisation accrue et une cohérence plus grande en matière de mobilité, de transférer, aux Régions certaines dispositions essentielles de la réglementation routière. À cette fin, l'article 6, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, serait complété par un point XI, inséré par l'article 12 de la proposition de loi, et qui, par son c), transférerait, sauf certaines exceptions limitées, aux régions « la réglementation en matière de placement et de dimensions minimales, ainsi que le contrôle de la signalisation routière et la tutelle des règlements complémentaires ».

(46) Comparer avec l'article 4, 3°, de l'avant-projet d'ordonnance qui se réfère, ajuste titre, en matière de respect de la durée limitée de stationnement, au disque de stationnement conforme à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, précité.

(47) Voir, à ce sujet, l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, précité, et, notamment, l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.

(48) En application de l'article 14, § 3, 3°, de l'avant-projet d'ordonnance, le plan de stationnement communal devra comprendre rénumération des règlements complémentaires de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action.

(49) Selon le commentaire de l'article 14 de l'avant-projet d'ordonnance, « [le] contenu de ces règlements devra bien entendu s'intégrer dans les dispositions des plans d'action et respecter le contenu réglementaire de ceux-ci ».

inzake algemene politie van het wegverkeer, kan dus bij de huidige stand van de wetgeving ⁽⁴⁵⁾ niet worden aanvaard dat artikel 9, tweede lid, 2°, c), van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat het réglementaire gedeelte van het gewestelijk parkeerbeleidsplan inzonderheid de « eenvormige signalisatie » vaststelt die gebruikt wordt voor de gereserveerde parkeerplaatsen, althans wanneer deze bebakening reeds geregeld is door de bepalingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer of door andere besluiten tot uitvoering van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, voor zover deze besluiten ook geacht moeten worden deel uit te maken van de algemene politie van het wegverkeer ⁽⁴⁶⁾.

Bijgevolg moeten in artikel 9, tweede lid, 2°, c), van het voorontwerp van ordonnantie de woorden « alsook de eenvormige signalisatie die er voor gebruikt wordt » vervallen of worden verduidelijkt.

3.3.3. Een gelijksoortige opmerking moet worden gemaakt over artikel 6, tweede lid, van het voorontwerp van ordonnantie, in zoverre deze bepaling de Brusselse Hoofdstedelijke Regering machtigt de « regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijgesteldenkaarten » te bepalen in verband met gereserveerde parkeerplaatsen, zoals ze omschreven zijn in artikel 2, 2°, van het voorontwerp van ordonnantie ⁽⁴⁷⁾.

3.4.1. De uitwerking van een gewestelijk parkeerbeleidsplan, dat een réglementair gedeelte bevat dat voor de gemeenten geldt en dat op het niveau van elke gemeente aangevuld wordt met een door de regering goedgekeurd gemeentelijk parkeeractieplan ⁽⁴⁸⁾, alsmede de aan de regering verleende machtiging om bepaalde specifieke regels voor de uitvoering van verschillende bepalingen van de ordonnantie vast te stellen of daarin te voorzien in bepaalde afwijkingen, zullen waarschijnlijk tot gevolg hebben dat de beoordelingsbevoegdheid van de gemeenten bij het uitvaardigen van hun gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen wordt beperkt ⁽⁴⁹⁾.

(45) In het kader van dit advies is dus geen rekening gehouden met de weerslag die de huidige lopende institutionele besprekingen kunnen hebben (zie, inzonderheid, het voorstel van bijzondere wet houdende institutionele maatregelen (Gedr. St. Senaat, 2007-2008, nr. 4-602/1), waarover de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State op 10 april 2008 advies 44.243/AV heeft uitgebracht. Zoals erop gewezen wordt in de toelichting bij het wetsvoorstel (*op. cit.*, blz. 3), is het doel, met het oog op meer homogeniteit en op een grotere coherentie inzake mobiliteit, om een aantal essentiële bepalingen van de verkeersregelgeving aan de gewesten over te dragen. Te dien einde zou artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden aangevuld met een punt XI, ingevoegd bij artikel 12 van het wetsvoorstel, welk punt, bij c) ervan, behoudens bepaalde beperkte uitzonderingen, aan de gewesten « de reglementering inzake het plaatsen en de minimale afmetingen, evenals de controle op de verkeerstekens en het toezicht met betrekking tot de aanvullende reglementen op de wegen » zou overdragen.

(46) Vergelijk met artikel 4, 3°, van het voorontwerp van ordonnantie, dat terecht verwijst, inzake naleving van de beperkte parkeertijd, naar de parkeerschijf, conform artikel 27 van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975.

(47) Zie, in dit verband, het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975, en meer bepaald het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

(48) Met toepassing van artikel 14, § 3, 3°, van het voorontwerp van ordonnantie moet het gemeentelijk parkeeractieplan een opsomming van de aanvullende verkeersreglementen waarvan de aanneming nodig geacht wordt voor de uitvoering van het actieplan bevatten.

(49) Volgens de commentaar bij artikel 14 van het voorontwerp van ordonnantie « (zal) de inhoud van deze reglementen (...) uiteraard moeten ingebed zijn in de actieplannen en de réglementaire inhoud ervan respecteren ».

La question de l'étendue de la compétence des régions en matière de règlements complémentaires de circulation à adopter par les communes a également été examinée par l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État dans les trois avis donnés le 18 septembre 2007⁽⁵⁰⁾. Il résulte de ces avis, lesquels se réfèrent à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 174/2004 du 3 novembre 2004, que la compétence, accessoire, en matière de règlements complémentaires de circulation routière est liée à celles, principales, auxquelles se rapportent ces règlements : les régions n'ont donc une compétence accessoire en matière de règlements complémentaires de circulation routière que lorsque ces règlements peuvent être associés à une matière pour laquelle les régions sont compétentes.

3.4.2. Dans l'état actuel de la législation⁽⁵¹⁾, c'est donc sous cette réserve qu'il peut être admis que les mesures arrêtées en exécution de l'ordonnance en projet pourront influencer l'élaboration par les communes de leurs règlements complémentaires de circulation, étant entendu que les communes ne pourront, en tout état de cause, pas déroger dans ces règlements, aux règles de police générale arrêtées par le Roi en matière de stationnement payant et de carte communale de stationnement⁽⁵²⁾.

Une telle précision doit figurer dans l'exposé des motifs.

3.4.3. Enfin, le pouvoir conféré au Gouvernement, par l'article 24 de l'avant-projet d'ordonnance, de charger l'Agence, en cas de persistance des manquements constatés dans le chef d'une commune quant à la bonne exécution de tout ou partie du plan d'action communal de stationnement, de se substituer à la commune dans l'adoption des mesures d'exécution nécessaires afin de pallier ces manquements, ne peut, en l'état actuel de la législation dont il a été fait question ci-avant, pas être interprété comme autorisant l'Agence à adopter, de sa propre initiative, un règlement complémentaire de circulation. Si l'adoption d'un tel règlement devait s'imposer, c'est au Gouvernement qu'il incombe de le faire et ce, conformément aux modalités de tutelle, ordinaire ou spécifique, applicables en la matière.

L'article 24 de l'avant-projet d'ordonnance doit être revu en ce sens.

II. L'autonomie communale et la gestion des voiries communales

1. Compte tenu de la portée de l'avant-projet d'ordonnance et quelle que soit par ailleurs l'option retenue par le Gouvernement parmi celles envisagées dans l'observation préalable formulée dans le présent avis, il apparaît, en tout état de cause, évident que l'adoption de l'ordonnance aura pour effet de limiter fortement l'autonomie communale au niveau de la gestion des voiries communales, en ce compris la problématique du stationnement payant et des taxes ou redevances y afférentes. L'autonomie communale sera, sous certains aspects, même réduite à néant. Ainsi, et à titre d'exemple :

(50) Voir les avis 42.892/VR, 43.437/AV et 43.518/AG, précités.

(51) Il est renvoyé sur ce point à la note infrapaginale 45.

Il convient en outre d'observer que le nouveau XI, c), tel qu'introduit dans l'article 6, § 1^{er}, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 par l'article 12 de la proposition de loi spéciale, ne vise que le transfert aux régions de la « tutelle des règlements complémentaires », ce qui, comme l'a relevé l'assemblée générale de la section du Conseil d'État dans l'avis 44.243/AG, précité, suscite plus de difficultés que ce que tendent à résoudre les auteurs de la proposition de loi spéciale par rapport à la situation actuelle (sur cette situation, voir l'avis 43.518/AG, précité, qui retrace le cadre juridique dans lequel trouve à s'appliquer la tutelle, ordinaire ou spécifique, que peuvent exercer l'État fédéral ou les Régions, selon le cas, sur les règlements complémentaires de circulation communaux).

(52) Voir l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 174/2004 du 3 novembre 2004, B.5.2.

De kwestie van de omvang van de bevoegdheid van de gewesten inzake door de gemeenten aan te nemen aanvullende verkeersreglementen is eveneens onderzocht door de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State in de drie op 18 september 2007 gegeven adviezen⁽⁵⁰⁾. Uit deze adviezen, die verwijzen naar arrest nr. 174/2004 van het Grondwettelijk Hof van 3 november 2004, blijkt dat de toekomstige bevoegdheid inzake aanvullende verkeersreglementen samenhangt met de hoofdbevoegdheden waarop die reglementen betrekking hebben : de gewesten beschikken dus enkel over een toekomstige bevoegdheid voor aanvullende verkeersreglementen wanneer deze reglementen in verband kunnen worden gebracht met een aangelegenheid waarvoor de gewesten bevoegd zijn.

3.4.2. Bij de huidige stand van de wetgeving⁽⁵¹⁾ kan dus onder dit voorbehoud worden aangenomen dat de ter uitvoering van de ontworpen ordonnantie vastgestelde maatregelen een invloed kunnen hebben op de uitwerking van de aanvullende verkeersreglementen door de gemeenten, met dien verstande dat de gemeenten in ieder geval in deze reglementen niet mogen afwijken van de door de Koning vastgestelde regels van algemene politie inzake het betaald parkeren en de gemeentelijke parkeerkaart⁽⁵²⁾.

Deze verduidelijking moet in de memorie van toelichting staan.

3.4.3. Ten slotte mag de bij artikel 24 van het voorontwerp van ordonnantie aan de regering verleende machtiging om het Parkeeragentschap ermee te belasten, wanneer een gemeente in gebreke blijft om het gemeentelijk parkeeractieplan geheel of gedeeltelijk afdoende uit te voeren, in de plaats van de gemeente te treden om de uitvoeringsmaatregelen te nemen die noodzakelijk zijn om deze tekortkomingen te verhelpen, bij de huidige stand van de wetgeving waarvan hierboven sprake is, niet worden beschouwd als een machtiging aan het Agentschap om op eigen initiatief een aanvullend verkeersreglement uit te vaardigen. Indien zulk een reglement zou moeten worden aangenomen, komt het aan de regering toe dit te doen, overeenkomstig de nadere regels voor het, gewone of bijzondere, toezicht die ter zake van toepassing zijn.

Artikel 24 van het voorontwerp van ordonnantie moet in deze zin worden herzien.

II. De gemeentelijke autonomie en het beheer van de gemeentewegen

1. Gelet op de strekking van het voorontwerp van ordonnantie en ongeacht de keuze die de regering overigens maakt uit de opties die in overweging genomen zijn in de voorafgaande opmerking in dit advies, blijkt het hoe dan ook vanzelfsprekend dat door de aanneming van de ordonnantie de gemeentelijke autonomie inzake beheer van gemeentewegen sterk zal worden beperkt, met inbegrip van de problematiek van het betaald parkeren en van de erop betrekking hebbende belastingen of retributies. Uit bepaalde oogpunten zal de gemeentelijke autonomie zelfs tot nul herleid worden. Zo bijvoorbeeld :

(50) Zie de voornoemde adviezen 42.892/VR, 43.437/AV en 43.518/AV.

(51) Op dit punt wordt naar voetnoot 45 verwezen.

Er moet daarenboven worden opgemerkt dat het nieuwe punt XI, c), zoals ingevoegd in artikel 6, § 1, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 bij artikel 12 van het voorstel van bijzondere wet, alleen betrekking heeft op de overdracht aan de gewesten van « het toezicht met betrekking tot de aanvullende reglementen », wat, zoals opgemerkt door de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State in het voormelde advies 44.243/AV, tot meer problemen leidt dan de stellers van het voorstel van bijzondere wet pogen te regelen ten opzichte van de huidige toestand (over deze toestand, zie het voormelde advies 43.518/AV, dat het juridische kader schetst waarin het gewone of bijzondere toezicht toepassing vindt dat de federale Staat of de gewesten, volgens het geval, op de gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen kunnen uitoefenen).

(52) Zie arrest nr. 174/2004 van het Grondwettelijk Hof van 3 november 2004, B.5.2.

- les communes n'auront plus le pouvoir d'adopter des règlements-taxes ou des règlements-redevances de stationnement autonomes; elles devront au contraire appliquer les montants de redevances fixés dans l'ordonnance;
- les communes devront de même, dans un délai de cinq ans à dater de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, mettre un terme, fût-ce de manière anticipative, aux contrats qui les lieraient avec une personne physique ou morale de droit privé et qui porteraient sur le contrôle du stationnement sur les voiries situées sur leur territoire, en ce compris les voiries communales. Même si cela n'est pas expressément dit dans l'article 46 de l'avant-projet d'ordonnance, lequel devrait, le cas échéant, être complété sur ce point, il résulte par ailleurs du commentaire de cet article qu'une commune ne pourrait plus, dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance et avant même l'expiration du délai de cinq ans dont question ci-dessus, conclure de tels contrats;
- tous les pouvoirs de coercition conférés au Gouvernement en cas de défaillance d'une commune, en ce compris la décision de charger l'Agence de se substituer à cette commune pour prendre toutes les mesures d'exécution que requiert la bonne application des plans de stationnement, concernent également les voiries communales.

Ceci amène la section de législation à formuler les observations suivantes.

2. Comme l'a observé la Cour constitutionnelle ⁽⁵³⁾, il a été rappelé, lors des travaux préparatoires de la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État ⁽⁵⁴⁾ que la voirie communale est, fût-ce de manière non exclusive, une matière d'intérêt communal.

Il y a lieu, à cet égard, de rappeler que l'intervention de l'État fédéral ou des régions dans le cadre des règlements complémentaires de circulation communaux portant sur des voiries communales est toujours conçue, à ce jour, comme s'inscrivant dans le cadre de la tutelle, qu'elle soit ordinaire ou spécifique ⁽⁵⁵⁾.

3. Comme l'a cependant observé la Cour constitutionnelle ⁽⁵⁶⁾, pour ce qui concerne l'autonomie provinciale, et comme l'a rappelé l'assemblée générale de la section de législation ⁽⁵⁷⁾, pour ce qui concerne l'autonomie communale, le principe d'autonomie locale, consacré par les articles 41

(53) Arrêt n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B.5.

(54) Doc. parl., Sénat, 1992-1993, n° 558/5, p. 412.

(55) Voir *supra*, observation générale L, point 3.4. Voir, spécialement, l'avis 43.518/AG, précité.

(56) Arrêt n° 95/2005 du 25 mai 2005, B.25.

(57) Avis 42.186/AG, donné le 6 février 2007 sur une proposition de loi spéciale « modifiant l'article 1^{er} de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, en vue d'habiliter la Cour à effectuer un contrôle de conformité aux articles 41 et 162 de la Constitution en ce qui concerne l'autonomie communale et provinciale » (Doc. parl., Sénat, 2006-2007, n° 3-1054/2 : dans le point 16 des conclusions de cet avis, l'assemblée générale de la section de législation a expressément observé que le principe de l'autonomie locale ne fait pas obstacle à des interventions extrêmement importantes, en fonction de la matière concernée, du législateur fédéral, régional ou communautaire et ce, compte tenu de la marge d'appréciation qui lui est largement reconnue de disqualifier des matières réglées jusque là au niveau provincial ou communal, pour les faire relever désormais de l'intérêt général dont il est le garant).

Voir, également, l'avis 35.831/2/V/VR, donné le 18 septembre 2003 par les chambres réunies de la section de législation sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 12 février 2004 organisant les provinces wallonnes (Doc. Parl., wall, 2003-2004, n° 613/1).

- zullen de gemeenten niet meer bevoegd zijn om autonome parkeerbelasting- of parkeerretributieverordeningen aan te nemen; ze zullen daarentegen wel de in de ordonnantie bepaalde retributiebedragen moeten toepassen;
- zullen de gemeenten evenzo, binnen een termijn van vijf jaar te rekenen van de inwerkingtreding van de ordonnantie, een einde moeten maken, eventueel vervroegd, aan de contracten betreffende de controle op het parkeren op de wegen van hun grondgebied, met inbegrip van de gemeentewegen, die ze binden met een natuurlijke persoon of privaatrechtelijke rechtspersoon. Ook al is dit niet uitdrukkelijk gesteld in artikel 46 van het voorontwerp van ordonnantie, dat in voorkomend geval op dit punt zou moeten worden aangevuld, uit de commentaar bij dit artikel blijkt overigens dat een gemeente, zodra de ordonnantie in werking treedt en zelfs vóór het verstrijken van de termijn van vijf jaar waarvan hierboven sprake is, geen dergelijke overeenkomsten meer zou mogen sluiten;
- hebben alle aan de regering verleende dwangbevoegdheden in geval van tekortkoming van een gemeente, met inbegrip van de beslissing om het Agentschap ermee te belasten in de plaats te treden van deze gemeente om alle noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen te nemen voor de goede uitvoering van de parkeerplannen, eveneens op de gemeentewegen betrekking.

Dit brengt de afdeling wetgeving ertoe de volgende opmerkingen te maken.

2. Zoals het Grondwettelijk Hof heeft opgemerkt ⁽⁵³⁾, is er tijdens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur ⁽⁵⁴⁾ aan herinnerd dat gemeentewegen, zij het niet uitsluitend, een materie van gemeentelijk belang zijn.

In dit verband moet er weer op worden gewezen dat het optreden van de federale Staat of van de gewesten in het kader van de gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen voor gemeentewegen, tot op heden nog altijd geacht wordt deel uit te maken van het toezicht, ongeacht of het om gewoon of om specifiek toezicht gaat ⁽⁵⁵⁾.

3. Zoals het Grondwettelijk Hof nochtans heeft opgemerkt ⁽⁵⁶⁾ wat de provinciale autonomie betreft, en de algemene vergadering van de afdeling wetgeving ⁽⁵⁷⁾ in herinnering heeft gebracht inzake de gemeentelijke autonomie, doet het beginsel van de lokale autonomie, vastgelegd

(53) Arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.5.

(54) Gedr. St, Senaat, 1992-1993, nr. 558/5, blz. 412.

(55) Zie hierboven, algemene opmerking L, punt 3.4. Zie, inzonderheid, iet voornoemde advies 43.518/AV.

(56) Arrest nr. 95/2005 van 25 mei 2005, B.25.

(57) Advies 42.186/AV, gegeven op 6 februari 2007 over een voorstel van bijzondere wet « tot wijziging van artikel 1 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, teneinde het hof bevoegd te maken voor de toetsing aan de artikelen 41 en 162 van de Grondwet inzake de gemeentelijke en provinciale autonomie » (Gedr. St, Senaat, 2006-2007, nr. 3-1054/2 : in punt 16 van de conclusies van dit advies heeft de algemene vergadering van de afdeling wetgeving er uitdrukkelijk op gewezen dat het beginsel van lokale autonomie geen beletsel vormt voor uitermate belangrijke ingrepen, naargelang van de betrokken materie, van de federale wetgever, de gemeenschaps- of de gewestwetgever, gezien de grote beoordelingsruimte die hem is toegekend om aangelegenheden die tot dan toe op provinciaal of gemeentelijk niveau geregeld werden, anders te kwalificeren en voortaan te laten vallen onder het algemeen belang, waarvan hij de hoeder is).

Zie eveneens advies 35.831/2/V/VR, gegeven op 18 september 2003 door de verenigde kamers van de afdeling wetgeving over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van het Waals Gewest van 12 februari 2004 tot organisatie van de Waalse provincies (Doc. Parl. Wall., 2003-2004, nr. 613/1).

et 162 de la Constitution, ne porte cependant pas atteinte à la compétence de l'État fédéral, des communautés ou des régions, de juger du niveau le plus adéquat pour réglementer une matière qui leur revient; ces autorités peuvent, en conséquence, considérer qu'une matière sera mieux servie à un niveau d'intervention plus général que le niveau local, de façon à ce qu'elle soit réglée de manière uniforme pour l'ensemble du territoire pour lequel elles sont compétentes, et en conséquence, interdire aux autorités locales de s'en saisir.

Il n'en reste pas moins que la Cour constitutionnelle, lorsqu'elle est saisie d'un différend en la matière, vérifie si, compte tenu du contexte applicable au cas d'espèce, il n'a pas été porté atteinte de manière manifestement disproportionnée à l'autonomie locale : tel serait le cas, par exemple, si cette atteinte aboutissait à priver les autorités locales de tout, ou de l'essentiel de leurs compétences, ou si la limitation de la compétence ne pouvait être justifiée par le fait que celle-ci serait mieux gérée à un autre niveau de pouvoir ⁽⁵⁸⁾.

4. Compte tenu de ce qui précède, il conviendrait que l'exposé des motifs soit complété, non seulement pour indiquer, comme déjà souligné dans l'observation préalable, celle des options retenues par le Gouvernement dans le cadre de l'adoption de la présente ordonnance, mais aussi afin de justifier, au regard de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle en la matière, le fait que le mécanisme ainsi mis en place ne porte pas atteinte, de manière manifestement disproportionnée, à l'autonomie communale.

Cette seconde exigence n'aurait cependant pas lieu d'être si, à la suite de l'observation générale I, point 3.2.2, il était opté clairement pour un mécanisme d'adhésion volontaire des communes au système mis en place par l'ordonnance.

5. Dans le même ordre d'idées, il conviendrait que soit également explicité dans l'exposé des motifs et toujours en fonction de l'option retenue par le Gouvernement, comment il convient de qualifier, au regard du mécanisme de financement des communes par les régions, tel que celui-ci est prévu par l'article 6, § 1^{er}, VIII, alinéa 1^{er}, 9^o et 10^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le procédé envisagé dans l'avant-projet d'ordonnance, lequel consisterait à percevoir, sous la responsabilité exclusive de la Région, une redevance régionale de stationnement ⁽⁵⁹⁾ et à ristourner, ensuite, après déduction des coûts, tant de l'Agence que de la commune concernée, un certain pourcentage des recettes restantes à la commune sur le territoire de laquelle ces recettes auraient été perçues ⁽⁶⁰⁾.

III. La prise en considération des dispositions de droit international relatives à la participation et à l'information du public en matière d'environnement

1. L'article 9 de l'avant-projet d'ordonnance définit le contenu du plan de politique régionale du stationnement. L'exposé des motifs précise quant à lui :

(58) Arrêt n° 95/2005 du 25 mai 2005, B.26. Voir, également, les arrêts de la Cour constitutionnelle n°s 35/2003 du 25 mars 2003, B.21, et 173/2004 du 3 novembre 2004, B.9.2. Voir, dans le même sens, l'avis 35.831/2/V/VR, précité.

(59) Article 42, § 2, de l'avant-projet d'ordonnance.

(60) Voir, pour une observation analogue, l'avis 43.143/4, donné le 6 juin 2007 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 19 juillet 2007 visant à associer les communes dans le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale, précité, et l'avis 43.081/4, donné le 6 juin 2007 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 19 juillet 2007 visant à améliorer la situation budgétaire des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (Doc. parl., R.B.C., 2006-2007, n° A-384/1).

bij de artikelen 41 en 162 van de Grondwet, echter geen afbreuk aan de bevoegdheid van de federale Staat, de gemeenschappen of de gewesten om te oordelen wat het meest geschikte niveau is om een aangelegenheid te regelen die hun toekomt; aldus kunnen die overheden oordelen dat een aangelegenheid beter zal worden geregeld op een meer algemeen niveau dan het lokale niveau, zodanig dat ze op een eenvormige manier zal worden geregeld voor het gehele grondgebied waarvoor ze bevoegd zijn, en bijgevolg de lokale overheden verbieden zich die aangelegenheid toe te eigenen.

Dit neemt niet weg dat het Grondwettelijk Hof, wanneer er in dezen een geschil aan voorgelegd wordt, nagaat of, gelet op de achtergrond waartegen het bijzondere geval gezien moet worden, er niet op een kennelijk overdreven manier inbreuk is gemaakt op de lokale autonomie; zulks zou bijvoorbeeld het geval zijn indien deze inbreuk ertoe zou leiden dat aan de lokale overheden het geheel of de essentie van hun bevoegdheden wordt onttrokken, of indien de beperking van de bevoegdheid niet zou kunnen worden verantwoord door het feit dat die beter zou worden uitgeoefend op een ander bevoegdheidsniveau ⁽⁵⁸⁾.

4. Gelet op hetgeen voorafgaat, zou de memorie van toelichting moeten worden aangevuld, niet alleen om daarin, zoals reeds gesteld is in de voorafgaande opmerking, aan te geven welke keuze de regering naar aanleiding van het uitwerken van de onderhavige ordonnantie gemaakt heeft, maar ook om in het licht van de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof in dezen, aan te tonen dat de aldus ingestelde regeling niet op kennelijk onevenredige wijze indruist tegen de gemeentelijke autonomie.

Deze tweede vereiste heeft evenwel geen reden van bestaan indien, naar aanleiding van algemene opmerking I, punt 3.2.2., duidelijk gekozen wordt voor een systeem van vrijwillige deelname van de gemeenten aan de door de ordonnantie ingestelde regeling.

5. In dezelfde gedachtengang zou in de memorie van toelichting, nog steeds afhankelijk van de keus die door de regering gemaakt wordt, ook moeten worden verduidelijkt hoe, gelet op het mechanisme voor financiering van de gemeenten door de gewesten, zoals bepaald in artikel 6, § 1, VIII, eerste lid, 9^o en 10^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, het procédé dat in het voorontwerp van ordonnantie in uitzicht gesteld wordt, omschreven moet worden, welk procédé bestaat in het innen van een gewestelijke parkeertributie ⁽⁵⁹⁾, onder de uitsluitende bevoegdheid van het gewest, om vervolgens, na aftrek van de kosten van zowel het Agentschap als van de betrokken gemeente, een bepaald percentage van de overblijvende ontvangsten terug te betalen aan de gemeente op het grondgebied waarvan die ontvangsten geïnd zijn ⁽⁶⁰⁾.

III. Het in aanmerking nemen van de bepalingen van internationaal recht betreffende de deelname en de voorlichting van het publiek inzake leefmilieu

1. In artikel 9 van het voorontwerp van ordonnantie wordt de inhoud van het gewestelijk parkeerbeleidsplan bepaald. In de memorie van toelichting wordt daarover het volgende bepaald :

(58) Arrest nr. 95/2005 van 25 mei 2005, B.26. Zie eveneens de arresten van het Grondwettelijk Hof nrs. 35/2003 van 25 maart 2003, B.21, en 173/2004 van 3 november 2004, B.9.2. Zie in dezelfde zin het voornoemde advies 35.831/2/V/VR.

(59) Artikel 42, § 2, van het voorontwerp van ordonnantie.

(60) Zie voor een analoge opmerking het voornoemde advies 43.143/4, gegeven op 6 juni 2007 over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot de ordonnantie van 19 juli 2007 er toe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en advies 43.081/4, gegeven op 6 juni 2007 over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot de ordonnantie van 19 juli 2007 tot verbetering van de budgettaire toestand van de gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Gedr. St, BHG, 2006-2007, nr. A-384/1).

« Ce plan doit poursuivre un double but : l'aménagement d'une ville demeurant accessible tout en redevenant plus agréable à vivre pour ses résidents. Le territoire urbain régional doit pouvoir continuer à évoluer et à se développer tout en diminuant la pression automobile (à cet égard, le P.R.D. imposait déjà une diminution de 20 % du trafic automobile).

Les pôles économiques, sociaux et culturels les plus importants doivent être accessibles par tous les modes de transport.

Le plan de politique régionale du stationnement sera dès lors constitué d'un volet indicatif soulignant au départ d'un état des lieux existant les objectifs à suivre par les acteurs régionaux et communaux et d'un volet réglementaire fixant notamment le nombre total de places de stationnement admissibles en voirie sur l'ensemble du territoire régional, le nombre de places de stationnement par zones réglementées définies par le présent projet et la signalisation uniforme retenue. ».

Eu égard tant aux objectifs qu'il poursuit, qu'au fait qu'il comporte un volet réglementaire, le plan de politique régionale du stationnement doit être considéré comme entrant dans le champ d'application des articles 7 et 8 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998 ⁽⁶¹⁾.

La procédure d'élaboration du plan de politique régionale du stationnement doit, par conséquent, être complétée afin d'y organiser la participation du public dans le respect des dispositions conventionnelles précitées.

2. L'article 14 de l'avant-projet d'ordonnance définit l'objet et le contenu des plans d'action communaux de stationnement. Ceux-ci ont pour fonction de rendre opérationnel le plan de politique régionale du stationnement.

La procédure d'élaboration de ces plans communaux doit dès lors être également complétée afin d'y organiser la participation du public dans le respect des articles 7 et 8 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998.

3. L'article 14, § 3, 4°, de l'avant-projet d'ordonnance dispose que les plans d'action communaux de stationnement comprennent notamment :

« 4° l'inventaire des travaux d'infrastructure nécessaires à l'exécution du plan d'action ainsi que la fixation d'un calendrier pour la réalisation de ces travaux et l'estimation du coût ainsi que leur mode de financement; ».

Un plan prévoyant de tels travaux d'infrastructures est susceptible d'entrer dans le champ d'application de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, transposée par l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. L'article 3, paragraphe 2, a), de la directive précitée renvoie en effet aux projets énumérés aux annexes I et II de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, énumération

« Dit plan moet een dubbele doelstelling nastreven : een stad inrichten die én bereikbaar blijft én weer aangenaam om wonen wordt voor de bewoners. Het gewestelijke stedelijke grondgebied moet zich verder kunnen ontwikkelen terwijl de autodruk wordt beperkt (in dit opzicht legt het GewOP reeds een daling met 20 % van het autoverkeer op).

De belangrijkste culturele, sociale en economische polen moeten voor alle vervoermiddelen bereikbaar zijn.

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan bevat dus een informatief luik met, op basis van een bestaande analyse, de doelstellingen die de gewestelijke en gemeentelijke actoren moeten volgen. Ook is er een reglementair luik dat onder meer het maximale toegelaten aantal parkeerplaatsen op de openbare weg op het volledige gewestelijke grondgebied, het aantal parkeerplaatsen per gereguleerde zone bepaald door dit ontwerp en de gekozen eenvormige signalisatie bepaalt. ».

Gelet op zowel de doelstellingen die met het gewestelijk parkeerbeleidsplan nagestreefd worden, als op het feit dat het een regelgevend gedeelte omvat, moet dat plan geacht worden binnen het toepassingsgebied te vallen van de artikelen 7 en 8 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 ⁽⁶¹⁾.

De procedure voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan dient bijgevolg te worden aangevuld teneinde daarin een regeling uit te werken voor de inspraak van het publiek, met inachtneming van de voornoemde verdragsbepalingen.

2. In artikel 14 van het voorontwerp van ordonnantie wordt het onderwerp en de inhoud bepaald van de gemeentelijke parkeeractieplannen. Deze strekken ertoe het gewestelijk parkeerbeleidsplan werkbaar te maken.

De procedure voor de opmaak van die gemeentelijke plannen dient derhalve eveneens te worden aangevuld teneinde daarin de inspraak van het publiek te regelen, met inachtneming van de artikelen 7 en 8 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998.

3. In artikel 14, § 3, 4°, van het voorontwerp van ordonnantie wordt bepaald dat de gemeentelijke parkeeractieplannen onder andere bestaan uit :

« 4° een inventaris van de infrastructuurwerken die nodig zijn voor de uitvoering van het actieplan alsook de vaststelling van een tijdschema voor de realisatie van deze werken en een raming van de kosten en de wijze van financiering ervan; ».

Een plan dat zulke infrastructuurwerken voorschrijft kan binnen het toepassingsgebied vallen van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, welke richtlijn omgezet is door de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's. Artikel 3, lid 2, a), van de voornoemde richtlijn verwijst immers naar de projecten die opgesomd worden in de bijlagen I en II bij Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, in welke opsomming melding wordt gemaakt van

(61) À laquelle il a été donné assentiment par l'ordonnance du 7 novembre 2002 (*Moniteur belge*, 22 novembre 2002).

(61) Waarmee instemming is verleend bij de ordonnantie van 7 november 2002 (*Belgisch Staatsblad*, 22 november 2002).

sous laquelle figurent les « travaux d'aménagement urbain, y compris la construction de centres commerciaux et de parkings » ⁽⁶²⁾.

Il revient donc à l'auteur de l'avant-projet d'ordonnance de compléter la procédure d'élaboration des plans d'action communaux de stationnement afin de les intégrer dans le champ d'application de l'ordonnance du 18 mars 2004 précitée.

IV. L'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

1. Comme cela a déjà été exposé, l'avant-projet d'ordonnance confie la mise en œuvre des objectifs de la politique régionale en matière de stationnement à un organisme spécialisé et créé au niveau régional ⁽⁶³⁾.

S'y appliquent, dès lors, les articles 9 et 87 de la loi spéciale du 8 août 1980, précitée, combinés avec les articles 4 et 40 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, selon lesquels le législateur régional, d'une part, règle la création, la composition, la compétence, le fonctionnement et le contrôle de cet organisme et, d'autre part, fixe le statut du personnel dans le respect de l'arrêté royal du 22 décembre 2000 fixant les principes généraux du statut administratif et pécuniaire des agents de l'État applicables au personnel des services des Gouvernements de Communauté et de Région et des Collèges de la Commission communautaire commune et de la Commission communautaire française ainsi qu'aux personnes morales de droit public qui en dépendent.

Le choix de l'auteur de l'avant-projet est « la création d'une société anonyme de droit public permettant d'associer la Région et les communes de la Région intéressées ». Selon l'exposé des motifs, « [d]'un type « *sui generis* », cette société anonyme sera dotée de la personnalité juridique et composée d'une assemblée des associés et d'un conseil d'administration. Elle sera constituée sous la forme d'une société anonyme soumise au Code des sociétés sous réserve des dispositions précises de l'ordonnance et des statuts qui seront soumis à l'approbation du Gouvernement. Sa gestion journalière sera confiée à un fonctionnaire dirigeant et à un fonctionnaire dirigeant adjoint. Deux commissaires du gouvernement assureront le contrôle en son nom » ⁽⁶⁴⁾.

Au nouvel organisme régional, ci-après « l'Agence », sont confiées au départ trois missions : la préparation, l'élaboration et l'exécution de la politique régionale en matière de stationnement.

Ainsi, en matière de préparation, l'Agence est décrite comme :

« un outil d'information, d'analyse et d'études au service de la Région et des communes notamment dans le cadre de l'établissement d'une banque de données, de l'élaboration des plans de stationnement ou du suivi de la mise en œuvre de ceux-ci » ⁽⁶⁵⁾.

Ensuite, en matière d'élaboration, l'Agence est décrite comme :

(62) Voir l'annexe II, point 10, b), de la directive. Voir aussi les listes figurant en annexe :

- de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement;
- de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

(63) Exposé des motifs, partie générale C, alinéa 1^{er}.

(64) Exposé des motifs, partie générale C, alinéa 2.

(65) Exposé des motifs, partie générale C, alinéa 4.

« Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen » ⁽⁶²⁾.

De steller van het voorontwerp van ordonnantie behoort dus de procedure voor de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen aan te vullen teneinde ze deel te laten uitmaken van het toepassingsgebied van de voornoemde ordonnantie van 18 maart 2004.

IV. Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

1. Zoals reeds is uiteengezet, wordt het bereiken van de doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid in het voorontwerp van ordonnantie toevertrouwd aan een gespecialiseerd en op gewestniveau gecreëerd orgaan ⁽⁶³⁾.

Hierop zijn dus toepasselijk de artikelen 9 en 87 van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980, gelezen in samenhang met de artikelen 4 en 40 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, volgens welke bepalingen de gewestwetgever enerzijds de oprichting, samenstelling, bevoegdheid, werking en het toezicht van dat orgaan regelt, en anderzijds het personeelsstatuut vaststelt met inachtneming van het koninklijk besluit van 22 december 2000 tot bepaling van de algemene principes van het administratief en geldelijk statuut van de rijksambtenaren die van toepassing zijn op het personeel van de diensten van de Gemeenschaps- en Gewestregeringen en van de Colleges van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie en van de Franse Gemeenschapscommissie, alsook op de publiekrechtelijke rechtspersonen die ervan afhangen.

De steller van het voorontwerp kiest voor « de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht om het gewest en de betrokken gemeenten van het gewest te verenigen ». Volgens de memorie van toelichting krijgt « deze naamloze vennootschap, van het type *sui generis*, (...) rechtspersoonlijkheid en zal bestaan uit een vergadering van vennoten en een raad van bestuur. Zij wordt opgericht in de vorm van een naamloze vennootschap die onderworpen is aan het Wetboek van vennootschappen, onder voorbehoud van de bepalingen van de ordonnantie en de statuten die aan de regering ter goedkeuring zullen worden voorgelegd. Het dagelijks bestuur ervan zal aan een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar worden toevertrouwd. Twee regeringscommissarissen zullen de controle hierop uitoefenen » ⁽⁶⁴⁾.

Aan het nieuwe gewestelijk orgaan, hierna « het Agentschap » genoemd, worden van meet af aan drie taken toevertrouwd : de voorbereiding, de opmaak en de uitvoering van het gewestelijk parkeerbeleid.

Wat de voorbereiding betreft, wordt het Agentschap omschreven als :

« informatie-, analyse- en studiemiddel ten dienste van het gewest en de gemeenten, onder meer in het kader van de aanmaak van een gegevensbank, de opmaak van de parkeerplannen en de opvolging van de uitvoering ervan » ⁽⁶⁵⁾.

Wat de opmaak betreft wordt het Agentschap vervolgens omschreven als :

(62) Zie bijlage II, punt 10, b), van de richtlijn. Zie eveneens de lijsten opgenomen in de bijlagen bij :

- de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen;
- het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen.

(63) Memorie van toelichting, algemeen gedeelte C, eerste alinea.

(64) Memorie van toelichting, algemeen gedeelte C, tweede alinea.

(65) Memorie van toelichting, algemeen gedeelte C, vierde alinea.

« chargée de l'élaboration de certains plans régionaux ou communaux, que ce soit sur une base volontaire pour les communes qui souhaitent lui confier cette tâche ou de manière contraignante, lorsqu'il est constaté qu'une commune n'adopte pas son plan de stationnement conformément aux dispositions de l'ordonnance »⁽⁶⁶⁾.

Enfin, en matière d'exécution, l'Agence est décrite comme :

« un agent d'exécution chargé du contrôle du stationnement sur toutes les voiries régionales et communales des communes qui en feraient la demande ou qui resteraient en défaut de l'organiser elles-mêmes de manière satisfaisante ainsi que de la réalisation et de la gestion d'infrastructures et de services en matière de stationnement. L'Agence du stationnement pourra ainsi créer et exploiter les infrastructures nécessaires telles que des parkings publics de stationnement ou de transit, conclure des conventions avec des personnes de droit privé ou de droit public afin de rendre accessibles au public des parkings de bureaux, d'entreprises ou de magasins en dehors des heures habituelles d'utilisation de ceux-ci, créer et gérer ou contrôler un service d'enlèvement des véhicules gênants »⁽⁶⁷⁾.

2. Comme déjà observé dans l'observation préalable, une première question se pose à la lecture de l'avant-projet sans que l'exposé des motifs ne permette d'y répondre de manière évidente : la participation des communes à l'Agence est-elle facultative ou, de fait, obligatoire ? Par ailleurs, dans l'hypothèse où l'adhésion serait facultative, l'Agence serait-elle compétente pour élaborer en lieu et place des communes défaillantes et, par hypothèse non-membres, les plans communaux de stationnement ?⁽⁶⁸⁾

3. L'avant-projet d'ordonnance ne range pas le nouvel organisme dans l'une des catégories de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. En soi, cela ne pose pas de difficulté lorsque, en vertu de l'ordonnance ou des habilitations qu'elle contient, le régime juridique de l'organisme est complet⁽⁶⁹⁾. Mais tel n'est pas le cas.

Ainsi l'article 25, § 3, de l'avant-projet, habilite le Gouvernement à régler « la mission des commissaires par référence aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public ».

Une telle habilitation est trop imprécise pour satisfaire au principe de légalité inscrit à l'article 9, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles⁽⁷⁰⁾.

(66) Exposé des motifs, partie générale C, alinéa 5. Dans la dernière hypothèse, le plan communal de stationnement élaboré par l'Agence est approuvé par le Gouvernement.

(67) Exposé des motifs, partie générale C, alinéa 6.

(68) Pour le surplus, il est renvoyé à l'observation 5, ci-après, sur le pouvoir de substitution de l'Agence.

(69) La question se pose d'autant moins au regard de la loi du 16 mars 1954 que l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle en abroge, en son article 108, § 1^{er}, les articles 2 à 7 qui déterminent les règles essentielles de la gestion budgétaire des organismes soumis à cette loi.

(70) Applicable à la Région de Bruxelles-Capitale en vertu de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises.

« belast (...) met de opmaak van bepaalde gewestelijke of gemeentelijke plannen, of de gemeenten hem vrijwillig deze taak wensen toe te vertrouwen dan wel daartoe verplicht worden, wanneer vastgesteld wordt dat een gemeente haar parkeerplan niet vaststelt conform de bepalingen van de ordonnantie »⁽⁶⁶⁾.

Tot slot, wat de uitvoering betreft, wordt het Agentschap omschreven als :

« uitvoerder belast met de controle op het parkeren op alle gewest- en gemeentewegen van gemeenten die dit zouden vragen of die in gebreke zouden zijn om dit zelf op afdoende wijze te organiseren. Het Parkeeragentschap staat ook in voor de realisatie en het beheer van infrastructuur en diensten met betrekking tot het parkeren. Het Parkeeragentschap zal dus de nodige infrastructuur, zoals publieke parkings of transitparkings, kunnen creëren en uitbaten, overeenkomsten sluiten met privaatrechtelijke of publiekrechtelijke personen om de parkings in kantoorgebouwen, bedrijven en winkels buiten de gebruikelijke uren waarin ze aangewend worden open te stellen voor het publiek, een dienst voor het wegtakelen van hinderlijke voertuigen creëren en beheren of controleren »⁽⁶⁷⁾.

2. Zoals reeds gesteld is in de voorafgaande opmerking, rijst een eerste vraag bij het lezen van het voorontwerp, zonder dat in de memorie van toelichting een duidelijk antwoord daarop gevonden wordt : is deelname van de gemeenten aan het Agentschap facultatief of *de facto* verplicht ? Als toetreding facultatief is, rijst overigens de vraag of het Agentschap bevoegd is om in de plaats van de in gebreke blijvende gemeenten die in voorkomend geval geen lid zijn, de gemeentelijke parkeerplannen op te maken ?⁽⁶⁸⁾

3. Het voorontwerp van ordonnantie deelt het nieuwe orgaan niet in bij een van de categorieën van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Op zich doet dat geen probleem rijzen mocht, krachtens de ordonnantie of de machtigingen die daarin vervat zijn, de rechtsregeling van het orgaan volledig is⁽⁶⁹⁾. Maar dat is niet het geval.

Aldus machtigt artikel 25, § 3, van het voorontwerp de regering tot het regelen van : « de opdracht van de commissarissen als bedoeld in de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut ».

Zulk een machtiging is te onduidelijk om te voldoen aan het wettigheidsbeginsel dat ingeschreven is in artikel 9, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen⁽⁷⁰⁾.

(66) Memorie van toelichting, algemeen gedeelte C, vijfde alinea. In dat laatste geval wordt het door het Agentschap uitgewerkte gemeentelijk parkeerplan goedgekeurd door de regering.

(67) Memorie van toelichting, algemeen gedeelte C, zesde alinea.

(68) Voor het overige wordt verwezen naar opmerking 5, hierna, wat betreft de indeplaatsstellingsbevoegdheid van het Agentschap.

(69) De kwestie is des te minder aan de orde wat betreft de wet van 16 maart 1954, daar artikel 108, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, de artikelen 2 tot 7 van die wet opheft, welke artikelen de grondregels geven voor het budgettaire beheer van de organen waarop die wet toepasselijk is.

(70) Van toepassing op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krachtens artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen.

Compte tenu de l'option de ne pas faire entrer l'Agence dans la liste des organismes soumis à la loi du 16 mars 1954 précitée, il convient de compléter l'avant-projet d'ordonnance afin d'y fixer les règles générales relatives à son contrôle par des commissaires du gouvernement ⁽⁷¹⁾.

4.1. La compréhension des missions du nouvel organisme suscite aussi plusieurs difficultés.

4.2. L'article 29, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet commence par définir de manière générale la mission de l'Agence : « exécuter la politique de stationnement de la Région et en assurer le bon fonctionnement »; le texte poursuit : « [à] cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions qui lui sont confiées par la présente ordonnance » et dresse une liste en dix points des autres missions.

Or, selon l'article 30 de l'avant-projet, « [le] Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement ».

Pareille habilitation est excessive car elle aboutit à permettre au Gouvernement de modifier fondamentalement les missions qui seraient confiées à l'Agence alors qu'il appartient au législateur de définir précisément les matières qui lui sont confiées conformément à l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises qui rend applicable à la Région de Bruxelles-Capitale l'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Les missions de l'Agence doivent être définies de manière exhaustive et il appartient exclusivement au législateur ordonnancier de le faire ⁽⁷²⁾.

4.3. Par ailleurs, l'article 29, alinéa 1^{er}, 2^o, de l'avant-projet d'ordonnance, cite, parmi les différentes missions dont est chargée l'Agence :

« 2^o la collaboration obligatoire à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement ».

Dans cette disposition, le terme « obligatoire » peut soit être compris comme signifiant que l'Agence est tenue de participer à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement lorsque la demande lui en est faite, soit comme imposant aux autorités régionales et communales de recourir à la collaboration de l'Agence dans l'exécution de ces différentes tâches.

Il serait par conséquent préférable de supprimer, à l'article 29, alinéa 1^{er}, 2^o, de l'avant-projet, le mot « obligatoire », et de préciser quel est le rôle de l'Agence dans les dispositions relatives à chacun des instruments de la politique du stationnement.

De même, l'article 29, alinéa 2, de l'avant-projet, dispose :

« Le Gouvernement fixe les modalités relatives à l'exercice de ces compétences. ».

(71) À défaut d'inscrire dans l'ordonnance le régime complet du contrôle exercé par les commissaires du gouvernement sur l'organisme, il conviendrait alors de remplacer les mots « par référence » par le mot « conformément ».

(72) Voir, sur le principe de la légalité et de la spécialité des personnes morales de droit public, CE., 16 octobre 1987, Beugnies, n° 28.617, et 11 mars 1994, De Backer, n° 46.498; voir également, P. Goffaux, Dictionnaire élémentaire de droit administratif, Bruylant, 2006, v° organisme d'intérêt public.

Gelet op de keuze om het Agentschap niet op te nemen op de lijst van organen die onderworpen zijn aan de voornoemde wet van 16 maart 1954, behoort het voorontwerp van ordonnantie aangevuld te worden ten einde daarin de algemene regels vast te leggen voor de controle op dat Agentschap door regeringscommissarissen ⁽⁷¹⁾.

4.1. Bij het begrijpen van de taken van het nieuwe orgaan rijzen ook verschillende vragen.

4.2. Artikel 29, eerste lid, van het voorontwerp geeft in eerste instantie een algemene omschrijving van de taak van het Agentschap : « het parkeerbeleid van het gewest uit (...) voeren en (...) zorgen voor de goede werking ervan »; de tekst luidt vervolgens als volgt : « hiertoe wordt het Parkeeragentschap met opdrachten belast die hem door deze ordonnantie worden toevertrouwd » en wordt een lijst opgemaakt bestaande uit 10 punten waarin de overige taken worden opgesomd.

Welnu, artikel 30 van het voorontwerp luidt als volgt : « De regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen. ».

Zulk een machtiging gaat te ver, aangezien daarmee de regering de mogelijkheid geboden wordt om de taken die aan het Agentschap toevertrouwd worden grondig te wijzigen, terwijl het zaak van de wetgever is nauwkeurig te bepalen voor welke aangelegenheden hij bevoegd is overeenkomstig artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, dat artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen toepasselijk verklaart op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De taken van het Agentschap moeten uitputtend opgesomd worden en de ordonnantiegever is als enige daarvoor bevoegd ⁽⁷²⁾.

4.3. In artikel 29, eerste lid, 2^o, van het voorontwerp van ordonnantie wordt overigens als één van de onderscheiden opdrachten van het Agentschap genoemd :

« 2^o de verplichte medewerking bij het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid ».

In deze bepaling kan het woord « verplichte » hetzij in die zin begrepen worden dat het Agentschap moet deelnemen aan het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid wanneer het erom verzocht wordt, hetzij dat de gewestelijke en gemeentelijke overheidsinstanties verplicht worden om een beroep te doen op de medewerking van het Agentschap bij de uitvoering van die verschillende taken.

Het zou bijgevolg verkieslijk zijn om in artikel 29, eerste lid, 2^o, van het voorontwerp het woord « verplichte » te schrappen en te verduidelijken wat de rol is van het Agentschap in de bepalingen omtrent elk van de instrumenten van het parkeerbeleid.

Zo ook bepaalt artikel 29, tweede lid, van het voorontwerp het volgende :

« De regering bepaalt de regels betreffende de uitoefening van deze bevoegdheden. ».

(71) Indien in de ordonnantie niet het volledige stelsel van de controle wordt ingeschreven die door de regeringscommissarissen op het orgaan wordt uitgeoefend, zouden de woorden « als bedoeld in » vervangen moeten worden door het woord « overeenkomstig ».

(72) Zie, wat betreft het beginsel van de wettigheid en van de specialiteit van de publiekrechtelijke rechtspersonen, RvSt, 16 oktober 1987, Beugnies, nr. 28.617, en 11 maart 1994, De Backer, nr. 46.498; zie eveneens, P. Goffaux, Dictionnaire élémentaire de droit administratif, Bruylant, 2006, v° organisme d'intérêt public.

Pareille disposition est inutile, si elle se borne à répéter que le Gouvernement dispose d'un pouvoir général d'exécution ⁽⁷³⁾, et trop imprécise, si elle vise au contraire à habiliter le Gouvernement à adopter des mesures d'exécution ne relevant pas de ce pouvoir général d'exécution.

L'article 29, alinéa 2, de l'avant-projet, doit par conséquent être soit omis, soit revu pour mieux en limiter la portée.

4.4. D'autres dispositions relatives aux missions de l'Agence posent problème.

Ainsi, l'article 42, § 2, de l'avant-projet d'ordonnance, dispose :

« § 2. – La perception de la redevance de stationnement visée à l'article 38, relève exclusivement de la Région. ».

Cette disposition gagnerait à être complétée afin d'y préciser le rôle de l'Agence en matière de perception des redevances ⁽⁷⁴⁾.

5. De nombreuses dispositions de l'avant-projet d'ordonnance habiliter l'Agence à se substituer aux communes dans les cas suivants :

- à l'article 17, alinéa 2, lorsque le conseil communal n'adopte pas définitivement le plan d'action communal de stationnement dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan de politique régionale du stationnement ⁽⁷⁵⁾, « [...] le Gouvernement peut charger l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale d'élaborer le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune » ⁽⁷⁶⁾, plan qui devra cependant être approuvé par le Gouvernement;
- selon l'article 22, alinéa 2, « [e]n ce qui concerne les voiries communales et régionales situées sur leur territoire, les communes sont tenues d'adopter les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur [; à] défaut, le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale la tâche de lui soumettre pour approbation tout projet de mesure d'exécution et, après approbation, de réaliser ces mesures d'exécution »;
- à l'article 23, lorsqu'une commune est en défaut d'adopter le rapport d'évaluation bisannuel dans lequel sont détaillés les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées, « le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale la tâche de rédiger et de lui transmettre ce rapport d'évaluation »;
- à l'article 24, alinéa 3, lorsque, à l'échéance d'un dernier délai – non précisé dans le texte – qui suit un délai de soixante jours de la réception d'une mise en demeure consécutive à la constatation de manquements dans l'exécution du plan d'action de stationnement, « [...] l'Agence du

(73) Prévu par l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, rendu applicable à la Région de Bruxelles-Capitale par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises.

(74) Comparer avec l'article 43, alinéa 2, de l'avant-projet, qui prévoit notamment l'indemnisation de l'Agence pour les coûts réalisés en matière de perception.

(75) N'est pas en question ici l'hypothèse que règle l'article 19 de l'avant-projet d'ordonnance, hypothèse dans laquelle le conseil communal confie l'élaboration du projet de plan d'action communal de stationnement à l'Agence.

(76) La même disposition renvoie à l'article 18, § 3, de l'avant-projet, quant à la procédure à suivre.

Zulk een bepaling is nutteloos wanneer ze enkel herhaalt dat de regering over een algemene uitvoeringsbevoegdheid beschikt ⁽⁷³⁾, en te vaag wanneer ze er integendeel toe strekt de regering te machtigen uitvoeringsmaatregelen te nemen die niet onder die algemene uitvoeringsbevoegdheid vallen.

Artikel 29, tweede lid, van het voorontwerp moet bijgevolg vervallen, of worden herzien zodat de reikwijdte ervan beter wordt afgebakend.

4.4. Andere bepalingen betreffende de taken van het Agentschap doen problemen rijzen.

Zo bijvoorbeeld bepaalt artikel 42, § 2, van het voorontwerp van ordonnantie :

« § 2. – De inning van de parkeerretributie, bedoeld in artikel 38 behoort uitsluitend tot de bevoegdheid van het gewest. ».

Het zou goed zijn die bepaling zo aan te vullen dat daarin wordt vermeld wat de taak is van het Agentschap met betrekking tot het innen van de retributies ⁽⁷⁴⁾.

5. Talrijke wat bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie machtigen het Agentschap om zich in de plaats te stellen van de gemeenten in de volgende gevallen :

- luidens artikel 17, tweede lid, kan de regering, wanneer de gemeenteraad niet definitief het gemeentelijk parkeeractieplan vaststelt binnen twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk k parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad* ⁽⁷⁵⁾, « het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, in de plaats van de gemeente, belasten met de opmaak van het gemeentelijk parkeeractieplan » ⁽⁷⁶⁾, welk plan evenwel goedgekeurd moet worden door de regering;
- volgens artikel 22, tweede lid, « (moeten de gemeenten) [...] wat de gemeente- en gewestwegen op hun grondgebied betreft, (...) de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen aannemen en binnen de twee jaar na de inwerkingtreding ervan uitvoeren. Bij gebrek kan de regering het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee belasten haar elk ontwerp van uitvoeringsmaatregel ter goedkeuring voor te leggen en, na goedkeuring, deze uitvoeringsmaatregelen te implementeren »;
- luidens artikel 23 kan de regering, wanneer een gemeente geen twejaarlijks evaluatieverslag aanneemt waarin de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen worden gespecificeerd alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen « het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee belasten dit evaluatieverslag op te stellen en het haar te bezorgen »;
- luidens artikel 24, derde lid, wordt het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, na het verstrijken van een laatste termijn – die niet nader wordt bepaald in de tekst – die volgt op een termijn van zestig dagen na de ontvangst van een ingebrekestelling als gevolg van het

(73) Waarin is voorzien in artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van toepassing verklaard op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen.

(74) Vergelijk met artikel 43, tweede lid, van het voorontwerp, dat onder meer bepaalt dat het Agentschap wordt vergoed voor de kosten gemaakt bij de inning.

(75) Het betreft hier niet het geval dat geregeld wordt in artikel 19 van het voorontwerp van ordonnantie, wanneer de gemeenteraad de opmaak van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan toevertrouwt aan het Agentschap.

(76) In dezelfde bepaling wordt voor de te volgen procedure verwezen naar artikel 18, § 3, van het voorontwerp.

stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale est chargée d'établir au terme de ce délai un rapport d'évaluation relatif à la manière dont il aura été mis fin aux manquements constatés »;

- à l'article 24, alinéa 4, « [e]n cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés ⁽⁷⁷⁾, le Gouvernement charge, par décision motivée, l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale d'adopter les mesures de substitution nécessaires à la bonne exécution des plans d'action de stationnement dans la commune ».

Si les troisième et quatrième hypothèses sont réalisables, encore que la rédaction de ces rapports d'évaluation nécessitera certainement de disposer d'informations que seuls les services communaux seront capables de fournir, par contre la section de législation ne voit pas comment, dans les trois autres hypothèses, la première, la deuxième et la cinquième, l'intervention de l'Agence sera possible.

Dans la première hypothèse, à titre d'exemple, en vertu de l'article 14, § 3, de l'avant-projet, le projet de plan d'action de stationnement doit contenir, avec précision, notamment :

- la délimitation des zones réglementées (article 14, § 3, 2^o, a), ce qui implique leur détermination préalable;
- l'énumération des règlements complémentaires en matière de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action (article 14, § 3, 3^o);
- l'inventaire des travaux d'infrastructure nécessaires à l'exécution du plan d'action ainsi que la fixation d'un calendrier pour la réalisation de ces travaux et l'estimation du coût ainsi que leur mode de financement (article 14, § 3, 4^o).

Plusieurs de ces mesures touchent à l'exercice de la fonction réglementaire de la commune ou à des décisions de gestion pour lesquelles l'exercice d'un pouvoir de substitution est difficilement concevable, surtout dans le chef d'un organisme dont la triple mission consiste, essentiellement, « afin d'atteindre les objectifs définis par la présente ordonnance » ⁽⁷⁸⁾ à se voir confier « des missions de préparation, d'élaboration et d'exécution » ⁽⁷⁹⁾ d'un plan de politique régionale du stationnement ⁽⁸⁰⁾ et des plans d'action communaux de stationnement ⁽⁸¹⁾.

Il en va *a fortiori* de même dans les deuxième et cinquième hypothèses en cas de carence de la commune ou de ses services. Le recours au pouvoir de substitution paraît même inconcevable s'agissant de prendre des règlements de police, ou pratiquement irréalisable s'agissant du lancement, de l'attribution ou de l'exécution de marchés publics.

Au sujet de la tutelle de substitution, Cyr Cambier observait qu'elle « conduit le pouvoir de tutelle à se substituer au contrôle et à agir en ses lieu et place. De recevoir pareille portée, particulièrement attentatoire aux attributions de l'autorité sous contrôle, donne à cette forme de la tutelle

(77) Selon l'article 24, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet, il s'agit d'une commune qui « n'exécute pas de manière satisfaisante ou dans les délais impartis tout ou partie du plan d'action de stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire [...] ».

(78) Voir l'article 25, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet d'ordonnance.

(79) Exposé des motifs, partie générale C, alinéa 3.

(80) Voir l'article 3, alinéa 2, 2^o, de l'avant-projet d'ordonnance.

(81) Voir l'article 3, alinéa 2, 3^o, de l'avant-projet d'ordonnance.

vaststellen van tekortkomingen in de uitvoering van het parkeeractieplan, « ermee belast, na afloop van deze termijn, een evaluatieverslag op te maken met betrekking tot de wijze waarop een eind werd gesteld aan de vastgestelde tekortkomingen »;

- volgens artikel 24, vierde lid, « (belast de regering), [i]ndien de vastgestelde tekortkomingen ⁽⁷⁷⁾, geheel of gedeeltelijk, blijven voortbestaan, (...) bij een met redenen omklede beslissing, het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ermee de vervangingsmaatregelen die nodig zijn voor de goede uitvoering van de parkeeractieplannen in de gemeente aan te nemen ».

Terwijl het derde en het vierde geval realiseerbaar zijn, ook al zal het voor het opstellen van die evaluatieverslagen beslist nodig zijn te beschikken over informatie die alleen door de gemeentelijke diensten kan worden verstrekt, is het de afdeling wetgeving daarentegen niet duidelijk hoe in de overige drie gevallen, het eerste, het tweede en het vijfde, het Agentschap kan optreden.

In het eerste geval bijvoorbeeld moet in het ontwerp van parkeeractieplan overeenkomstig artikel 14, § 3, van het voorontwerp onder meer nauwkeurig het volgende worden vermeld :

- de afbakening van de gereglementeerde zones (artikel 14, § 3, 2^o, a), wat inhoudt dat ze eerst vastgesteld worden;
- een opsomming van de aanvullende verkeersreglementen waarvan de aanneming nodig geacht wordt voor de uitvoering van het actieplan (artikel 14, § 3, 3^o);
- een inventaris van de infrastructuurwerken die nodig zijn voor de uitvoering van het actieplan alsook de vaststelling van een tijdschema voor de realisatie van deze werken en een raming van de kosten en de wijze van financiering ervan (artikel 14, § 3, 4^o).

Verscheidene van die maatregelen houden verband met de uitoefening van de verordenende functie van de gemeente of met beheersbeslissingen waarvoor de uitoefening van een bevoegdheid tot indeplaatsstelling moeilijk denkbaar is, zeker door een instantie waarvan de drievoudige taak « om de door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen te bereiken ⁽⁷⁸⁾ er in hoofdzaak uit bestaat « (in te staan voor) de voorbereiding, de opmaak en de uitvoering » ⁽⁷⁹⁾ van een gewestelijk parkeerbeleidsplan ⁽⁸⁰⁾ en gemeentelijke parkeeractieplannen ⁽⁸¹⁾.

Dat geldt *a fortiori* ook voor het tweede en het vijfde geval wanneer de gemeente of haar diensten in gebreke blijven. Het aanwenden van de bevoegdheid tot indeplaatsstelling lijkt zelfs ondenkbaar wanneer het gaat om het uitvaardigen van politieverordeningen, of vrijwel ondoenbaar wanneer het gaat om het uitschrijven, gunnen of uitvoeren van overheidsopdrachten.

Wat het vervangend toezicht betreft heeft Cyr Cambier op het volgende gewezen : « (Elle) conduit le pouvoir de tutelle à se substituer au contrôle et à agir en ses lieu et place. De recevoir pareille portée, particulièrement attentatoire aux attributions de l'autorité sous contrôle, donne

(77) Luidens artikel 24, eerste lid, van het voorontwerp gaat het om een gemeente die « het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, niet op afdoende wijze of binnen de voorgeschreven termijn uitvoert [...] ».

(78) Zie artikel 25, § 1, eerste lid, van het voorontwerp van ordonnantie.

(79) Memorie van toelichting, algemene gedeelte C, derde alinea.

(80) Zie artikel 3, tweede lid, 2^o, van het voorontwerp van ordonnantie.

(81) Zie artikel 3, tweede lid, 3^o, van het voorontwerp van ordonnantie.

un caractère exceptionnel »⁽⁸²⁾. Peu nombreuses sont les dispositions qui la prévoient⁽⁸³⁾.

La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas la nécessité de prévoir, dans le cadre particulier de la mise en œuvre de cette politique régionale, un mécanisme de tutelle de substitution différent des règles ordinaires de tutelle et de contrôle des autorités locales dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il n'est pas admissible d'en confier l'exercice à un organisme pararéglional que l'avant-projet d'ordonnance charge essentiellement de missions techniques ou de gestion.

Sur ce point, l'avant-projet d'ordonnance doit être fondamentalement revu.

V. Les redevances de stationnement

1. Ainsi que l'auteur de l'avant-projet d'ordonnance le relève à juste titre dans la partie générale de l'exposé des motifs et comme l'assemblée générale de la section de législation l'a récemment rappelé⁽⁸⁴⁾, il résulte de l'article 173 de la Constitution que la compétence de prendre des règles relatives à l'établissement de rétributions appartient, selon les hypothèses, au législateur fédéral, régional ou communautaire. La Cour constitutionnelle a ainsi récemment confirmé qu'une rétribution est liée à la compétence matérielle de l'autorité concernée, avec cette conséquence que les régions sont compétentes, sur la base de l'article 173 de la Constitution, pour imposer une rétribution, notamment, pour la délivrance d'une autorisation d'usage du domaine public de la voirie terrestre⁽⁸⁵⁾.

Sur cet aspect et sous réserve de ce qui a été exposé sous l'observation générale I (point 3.2.1.), la compétence de principe de la Région de Bruxelles-Capitale ne pose donc pas problème.

2. Il convient toutefois de rappeler que la redevance régionale de stationnement ne peut, comme l'a également observé la Cour constitutionnelle⁽⁸⁶⁾, être qualifiée comme telle, que si elle consiste bien en une indemnisation pour un service accompli par l'autorité au bénéfice du redevable considéré isolément et qui présente un rapport raisonnable entre le coût ou la valeur du service fourni et le montant dû par le contribuable.

À ce sujet, la section de législation n'aperçoit pas ce qui permet de justifier que le montant de la redevance forfaitaire de stationnement en cas de non-paiement de la redevance normalement due ou en cas de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, est le même, soit 40,00 euros, quelle que soit la zone, rouge ou verte, concernée, et ce, alors même que les différents taux de la redevance due en fonction de la durée de stationnement varient selon la zone concernée⁽⁸⁷⁾. À défaut de pouvoir dûment justifier dans l'exposé des motifs ce montant unique de redevance forfaitaire, il n'est pas exclu

(82) C. Cambier, *Droit administratif*, Bruxelles, Larquier, 1968, p. 453.

(83) Voir, à titre d'exemple, s'agissant des pouvoirs locaux, l'article 266 de la nouvelle loi communale ou l'article 23 de la loi du 16 mars 1954 précitée, cette dernière disposition prévoyant même que la Chambre des représentants est immédiatement informée de l'arrêté par lequel le Roi a exercé cette tutelle.

(84) Voir l'avis 42.892/AG, précité. Voir également l'avis 35.055/4, donné le 11 juin 2003 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale « relative à la redevance pour occupation du domaine public local » (Doc. parl., C.R.B.C., 2001-2002, n° A-310/2).

(85) Arrêt n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B. 18 et B. 19.

(86) Arrêt n° 172/2006 du 22 novembre 2006, B. 18.

(87) Voir l'article 38, § 1^{er} (zone rouge), et § 2 (zone verte), de l'avant-projet d'ordonnance.

à cette forme de la tutelle un caractère exceptionnel »⁽⁸²⁾. Er zijn weinig bepalingen die daarin voorzien⁽⁸³⁾.

Het is de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk waarom het, in de bijzondere context van de uitvoering van dat gewestelijk beleid, nodig is te voorzien in een systeem van vervangend toezicht dat verschilt van de gewone regels inzake toezicht en controle op de plaatselijke besturen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat de uitoefening daarvan toevertrouwd wordt aan een pararegionale instelling die bij het voorontwerp van ordonnantie in hoofdzaak belast wordt met technische opdrachten of beheerstaken, is onaanvaardbaar.

Wat dat betreft moet het voorontwerp van ordonnantie grondig worden herzien.

V. Parkeerretributies

1. Zoals de steller van het voorontwerp van ordonnantie terecht opmerkt in het algemene gedeelte van de memorie van toelichting en zoals de algemene vergadering van de afdeling wetgeving onlangs in herinnering heeft gebracht⁽⁸⁴⁾, blijkt uit artikel 173 van de Grondwet dat de bevoegdheid om regels uit te vaardigen betreffende het heffen van retributies, naargelang van het geval, een aangelegenheid van de federale wetgever, de gewestwetgever of de gemeenschapswetgever is. Zo heeft het Grondwettelijk Hof kortgeleden bevestigd dat een retributie verbonden is aan de materiële bevoegdheid van de betrokken overheid, met als gevolg dat de gewesten op grond van artikel 173 van de Grondwet bevoegd zijn om een retributie op te leggen, inzonderheid voor de afgifte van een vergunning om gebruik te maken van het openbaar domein van de landwegen⁽⁸⁵⁾.

Wat dat betreft en onder voorbehoud van wat uiteengezet is in algemene opmerking I (punt 3.2.1.) doet de principiële bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dus geen problemen rijzen.

2. Er dient evenwel weer op gewezen te worden, zoals het Grondwettelijk Hof ook heeft opgemerkt⁽⁸⁶⁾, dat de gewestelijke parkeerretributie enkel zo mag worden genoemd indien het daadwerkelijk gaat om een vergoeding van een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige individueel beschouwd, waarbij er een redelijke verhouding bestaat tussen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst en het bedrag dat de heffingsplichtige is verschuldigd.

In dat verband is het de afdeling wetgeving niet duidelijk op grond waarvan te wettigen valt dat het bedrag van de forfaitaire parkeerretributie in geval van niet-betaling van de retributie die normaal verschuldigd is of in geval van niet-inachtneming van de toegestane parkeertijd of de parkeertijd die overeenstemt met het bedrag van de betaalde retributie, dezelfde is, namelijk 40,00 euro, ongeacht de betrokken zone, rood of groen, terwijl de verschillende tarieven van de retributie die verschuldigd is naargelang van de parkeertijd, verschillen naargelang van de betrokken zone⁽⁸⁷⁾. Indien dat eenheidsbedrag van forfaitaire retributie niet naar be-

(82) C. Cambier, *Droit administratif*, Brussel, Larquier, 1968, blz. 453.

(83) Zie, bij wijze van voorbeeld, met betrekking tot de plaatselijke besturen, artikel 266 van de nieuwe gemeentewet, of artikel 23 van de voornoemde wet van 16 maart 1954, waarbij laatstgenoemde bepaling zelfs bepaalt dat de Kamer van volksvertegenwoordigers onmiddellijk op de hoogte wordt gebracht van het besluit waarbij de Koning dat toezicht heeft uitgeoefend.

(84) Zie het voornoemde advies 42.892/AV. Zie ook advies 35.055/4, gegeven op 11 juni 2003 over een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « betreffende een retributie voor het gebruik van het openbaar domein van de gemeenten » (Gedr. St. BHR, 2001-2002, nr. A-310/2).

(85) Arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.18 en B.19.

(86) Arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006, B.18.

(87) Zie artikel 38, § 1 (rode zone), en § 2 (groene zone), van het voorontwerp van ordonnantie.

que ce montant puisse être considéré comme ne constituant plus une redevance dans la mesure où il se rapporte à une zone verte.

3.1. L'article 38, § 1^{er}, de l'avant-projet d'ordonnance fixe le tarif de la redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située en zone rouge comme suit :

« Art. 38. – § 1^{er}. Dans la zone rouge, le taux de la redevance est fixé à 0,50 € [lire : « euros » ⁽⁸⁸⁾] pour une demi-heure, à 2,00 € pour une heure, à 5,00 € pour deux heures, toute période entamée étant due dans son entièreté. ».

L'alinéa suivant précise :

« Sauf dérogation décidée par le Gouvernement, la durée maximale de stationnement dans cette zone est fixée à deux heures. ».

La disposition examinée doit être complétée afin d'y fixer le mode de calcul de la redevance dans le cas où le Gouvernement, mettant en œuvre la faculté que lui donne l'article 38, § 1^{er}, alinéa 2, précité, fixerait une durée maximale de stationnement supérieure à deux heures.

3.2. L'observation précédente vaut, *a fortiori*, pour l'article 38, § 2, de l'avant-projet d'ordonnance, lequel ne prévoit pas de durée maximale de stationnement en zone verte.

4. L'article 37, § 2, de l'avant-projet d'ordonnance énonce que « le Gouvernement peut prévoir une procédure de recours » en matière de redevances de stationnement. Conformément aux principes qui régissent les relations entre le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif, il revient au législateur de décider de l'organisation d'un tel recours, et d'en fixer les règles principales.

L'article 37 de l'avant-projet doit être modifié en ce sens.

5. En application de l'article 43, alinéa 3, de l'avant-projet d'ordonnance, les bénéfices éventuels résultant de la perception des redevances de stationnement sont versés à chacune des communes, 15 % étant toutefois retenus au profit de l'Agence.

La section de législation du Conseil d'État relève tout d'abord une contradiction avec le commentaire de cet article, dans lequel il est précisé que 20 % sont retenus par l'Agence. Cette contradiction doit être levée.

Il semble par ailleurs que l'intention du Gouvernement ⁽⁸⁹⁾ est que le calcul des coûts, leur répartition entre l'Agence et les communes, de même que la détermination des bénéfices à répartir entre l'Agence et les communes, se feront, non pas de manière globale, mais bien commune par commune, en fonction de la totalité des redevances de stationnement et des amendes administratives perçues sur le territoire de cette commune, ainsi que du calcul des coûts engendrés par le contrôle du stationnement sur le territoire de cette commune, que ce contrôle soit effectué par l'Agence ou par la commune. Si tel est le cas, cette intention devrait mieux ressortir du texte de l'article 43 de l'avant-projet.

Par ailleurs, alors que la formulation de l'article 43 donne clairement à penser qu'il y aura nécessairement des bénéfices à répartir entre l'Agence et la commune concernée, il est au contraire fait état dans le commentaire de cet article de la répartition des « bénéfices éventuels ». La question se pose donc s'il ne conviendrait pas de régler de manière expresse dans

(88) Dans l'avant-projet d'ordonnance, le symbole « € » doit, en effet, être remplacé par le terme « euro » en toutes lettres, lequel s'accorde en français.

(89) Voir, notamment, les explications reprises dans la partie générale de l'exposé des motifs.

horen verantwoord kan worden in de memorie van toelichting, is het niet uitgesloten dat dat bedrag geacht kan worden niet meer een retributie te zijn voorzover het betrekking heeft op een groene zone.

3.1. Artikel 38, § 1, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt het tarief van de retributie voor het gebruik van een parkeerplaats in een rode zone als volgt :

« Art. 38. § 1. – In de rode zone bedraagt het tarief van de retributie €0,50 [lees : « euro » ⁽⁸⁸⁾] voor een halfuur, €2,00 voor één uur, €5,00 voor twee uur, waarbij elke begonnen periode geheel verschuldigd is. ».

Het volgende lid bepaalt :

« Behoudens afwijking beslist door de regering wordt de maximale parkeertijd in deze zone vastgelegd op twee uur. ».

De voorliggende bepaling moet zo worden aangevuld dat daarin de berekeningswijze van de retributie wordt vastgesteld in het geval dat de regering, die gebruik maakt van de mogelijkheid die haar bij het voornoemde artikel 38, § 1, tweede lid wordt geboden, een maximale parkeertijd van meer dan twee uur vaststelt.

3.2. De voorgaande opmerking geldt *a fortiori* voor artikel 38, § 2, van het voorontwerp van ordonnantie, dat niet voorziet in een maximale parkeertijd in een groene zone.

4. Artikel 37, § 2, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat « de regering (...) een beroepsprocedure (kan) voorzien » inzake parkeer-retributies. Overeenkomstig de beginselen die de betrekkingen tussen de wetgevende en de uitvoerende macht regelen, staat het aan de wetgever te besluiten of hij zulk een beroep organiseert, en er de voornaamste regels van vast te stellen.

Artikel 37 van het voorontwerp moet in die zin worden gewijzigd.

5. Overeenkomstig artikel 43, derde lid, van het voorontwerp van ordonnantie wordt de eventuele winst gemaakt bij de inning van de parkeer-retributies doorgestort aan elk van de gemeenten. Daarvan wordt evenwel 15 % afgehouden ten voordele van het Agentschap.

De afdeling wetgeving van de Raad van State wijst in de eerste plaats op een tegenstrijdigheid met de commentaar bij dat artikel, waarin staat dat 20 % wordt afgehouden door het Agentschap. Die tegenstrijdigheid moet worden weggewerkt.

Bovendien lijkt het erop dat het de bedoeling is van de regering ⁽⁸⁹⁾ dat de berekening van de kosten, de verdeling daarvan tussen het Agentschap en de gemeenten, en het bepalen van de winst, die verdeeld wordt tussen het Agentschap en de gemeenten, niet globaal geschiedt, maar per gemeente, afhankelijk van de gezamenlijke parkeer-retributies en administratieve boetes die op het grondgebied van die gemeente zijn geïnd, en van de berekening van de kosten gemaakt bij de parkeercontroles op het grondgebied van die gemeente, ongeacht of die controle geschiedt door het Agentschap dan wel door de gemeente. Indien dat zo is, zou die bedoeling beter tot uiting moeten komen uit de tekst van artikel 43 van het voorontwerp.

Bovendien wordt, terwijl de wijze waarop artikel 43 is gesteld duidelijk de indruk wekt dat er hoe dan ook winst te verdelen zal zijn tussen het Agentschap en de betrokken gemeente, in de commentaar bij dat artikel integendeel gesproken van verdeling van de « eventuele winst ». De vraag rijst dus of in de ordonnantie niet uitdrukkelijk geregeld moet worden wat

(88) In het voorontwerp van ordonnantie moet het symbool « € » immers vervangen worden door het voluit geschreven woord « euro », dat in het Nederlands in het enkelvoud blijft.

(89) Zie onder meer de uitleg in het algemene gedeelte van de memorie van toelichting.

l'ordonnance, ce qu'il advient lorsque les coûts résultant du contrôle des règles de stationnement devaient s'avérer plus importants que les recettes perçues.

VI. Les amendes administratives

1. L'article 40, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet d'ordonnance dispose qu'une amende administrative est imposée en cas de « violation des règles de stationnement applicables autres que celles fixées à l'article 38 ».

L'article 40, alinéa 2, habilite, quant à lui, le Gouvernement à déterminer « les infractions visées ainsi que le montant de l'amende administrative en tenant compte de la durée et de la gravité du fait générateur sans que ce montant puisse être inférieur à 100 € [lire : « euros »] ni supérieur à 250 € [lire : « euros »] ».

L'article 41 charge ensuite le Gouvernement de fixer « les modalités relatives à la procédure de constat et de recouvrement de l'amende administrative ainsi que les possibilités de recours éventuel ».

Ainsi conçues, ces dispositions entrent bien, comme rappelé dans la partie générale de l'exposé des motifs, dans la compétence accessoire des régions de prévoir un système d'amendes administratives, lorsqu'elles légifèrent dans leurs domaines de compétence matérielle ⁽⁹⁰⁾. Comme l'a cependant rappelé la section de législation du Conseil d'État à diverses reprises ⁽⁹¹⁾, il importe toutefois que les régions respectent un certain nombre de principes lorsqu'elles établissent un système d'amendes administratives, principes qui s'avèrent d'autant plus rigoureux que lesdites amendes doivent être qualifiées d'« amendes administratives à caractère pénal » au sens de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, et de l'article 14 du pacte international relatif aux droits civils et politiques. À ce sujet, les articles 40 et 41 de l'avant-projet d'ordonnance appellent diverses observations.

2.1. La notion de « violation des règles de stationnement autres que celles fixées à l'article 38 » est trop imprécise, la section de législation

(90) Ceci a encore été rappelé récemment par l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État dans son avis 44.243/AG, précité : « l'article 11 de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 ne traite pas des sanctions administratives, la compétence des régions en la matière résultant directement des dispositions leur attribuant des compétences matérielles ».

(91) Voir, à titre d'exemples, les avis 32.521/4, donné le 27 février 2002 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 19 décembre 2002 relatif à l'organisation du marché régional du gaz (Doc., Parl., wall., 2001-2002, n° 398/1), 32.455/1/2/3/4, donné le 31 octobre 2001, sur un avant-projet devenu la loi-programme du 30 décembre 2001 (Doc. parl., CL, 2001-2002, n° 1503/1), 40.940/2/V, donné le 6 septembre 2006, sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 avril 2007 portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale (Doc. parl., R.B.C., 2006-2007, n° A-348), 41.402/3, donné le 3 octobre 2006 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 décembre 2006 modifiant les ordonnances du 19 juillet 2001 et du 1^{er} avril 2004 relatives à l'organisation du marché de l'électricité et du gaz en Région de Bruxelles-Capitale et abrogeant l'ordonnance du 11 juillet 1991 relative au droit à la fourniture minimale d'électricité et l'ordonnance du 11 mars 1999 établissant des mesures de prévention des coupures de gaz à usage domestique (Doc. parl., R.B.C., 2006-2007, n° A-308).

er geschiedt wanneer de kosten veroorzaakt door de controle op de parkeerregels groter blijken te zijn dan de geïnde ontvangsten.

VI. Administratieve boetes

1. Artikel 40, eerste lid, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat een administratieve boete wordt opgelegd in geval van « een inbreuk (...) op de geldende parkeerregels andere dan deze bepaald in artikel 38 ».

Artikel 40, tweede lid, machtigt zijnerzijds de regering « de geïnde inbreuken en het bedrag van de administratieve boete (te bepalen), rekening houdend met de duur en de ernst van het feit dat er aanleiding toe geeft, zonder dat dit bedrag lager kan zijn dan €100 [lees : 10 euro] en hoger dan €250 [lees : 250 euro] ».

Artikel 41 belast de regering er voorts mee « de regels inzake de procedure tot vaststelling en inning van de administratieve boete alsook de mogelijkheden tot eventueel beroep (te bepalen) ».

Zo opgevat vallen die bepalingen inderdaad, zoals daaraan is herinnerd in het algemene gedeelte van de memorie van toelichting, onder de accessoire bevoegdheid van de gewesten om te voorzien in een stelsel van administratieve boetes wanneer ze wetgevend optreden op hun materiële bevoegdheidsdomeinen ⁽⁹⁰⁾. Zoals de afdeling wetgeving van de Raad van State evenwel herhaaldelijk heeft gesteld ⁽⁹¹⁾, is het evenwel geboden dat de gewesten een aantal beginselen in acht nemen wanneer ze een systeem van administratieve boetes instellen, beginselen die des te strikter blijken te zijn daar die boetes bestempeld moeten worden als « strafrechtelijke administratieve boetes » in de zin van artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, en van artikel 14 van het Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten. Wat dat betreft geven de artikelen 40 en 41 van het voorontwerp van ordonnantie aanleiding tot verschillende opmerkingen.

2.1. Het begrip « inbreuk op de geldende parkeerregels andere dan deze bepaald in artikel 38 » is te vaag. Het is de afdeling wetgeving van de

(90) Dat is onlangs nog in herinnering gebracht door de algemene vergadering van de afdeling wetgeving van de Raad van State in haar voornoemde advies 44.243/AV : « artikel 11 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft geen betrekking op administratieve straffen, aangezien de bevoegdheid van de gewesten ter zake rechtstreeks voortvloeit uit de bepalingen waarbij hen materiële bevoegdheden worden opgedragen ».

(91) Zie, bij wijze van voorbeeld, advies 32.521/4, uitgebracht op 27 februari 2002 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van het Waals Gewest van 19 december 2002 betreffende de organisatie van de gewestelijke gasmarkt (Gedr. St., Parl. wall. 2001-2002, nr. 398/1), advies 32.455/1/2/3/4, gegeven op 31 oktober 2001 over een voorontwerp dat de programmawet van 30 december 2001 is geworden (Gedr. St., Kamer, 2001-2002, nr. 1503/1), advies 40.940/2/V, gegeven op 6 september 2006 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 19 april 2007 houdende diverse bepalingen inzake de openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Gedr. St., BHG, 2006-2007, nr. A-348), advies 41.402/3, gegeven op 3 oktober 2006 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 14 december 2006 tot wijziging van de ordonnances van 19 juli 2001 en van 1 april 2004 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en de gasmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en tot opheffing van de ordonnantie van 11 juli 1991 met betrekking tot het recht op een minimumlevering van elektriciteit en de ordonnantie van 11 maart 1999 tot vaststelling van de maatregelen ter voorkoming van de schorsingen van de gaslevering voor huishoudelijk gebruik (Gedr. St., BHG, 2006-2007, nr. A-308).

du Conseil d'État n'apercevant pas ce que recouvre concrètement cette notion ⁽⁹²⁾. Eu égard aux principes qui régissent les relations entre le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif, c'est au législateur qu'il revient de déterminer lui-même les comportements pouvant être sanctionnés par l'imposition d'une amende administrative, *a fortiori* « à caractère pénal ». L'article 40 de l'avant-projet d'ordonnance doit donc être fondamentalement revu sur ce point.

2.2. Dans ce cadre, il doit également être relevé que la possibilité, pour la Région de Bruxelles-Capitale, de définir des comportements sanctionnés par l'imposition d'une amende administrative, et non susceptibles d'être par ailleurs pénalement sanctionnés, ne peut s'exercer que dans les limites strictes de la compétence qui est la sienne, en matière de police de la circulation routière et, notamment, des règles de police générale fixées au niveau fédéral en matière de stationnement payant.

Il est renvoyé, quant à la délimitation de cette compétence, à l'observation précitée, formulée par la section de législation dans son avis 42.892/AG, et plus particulièrement à son point 3.4.1. L'attention est également attirée sur ce que la répartition des compétences entre l'État fédéral et les régions pourrait évoluer sur ce point dans le cadre des discussions institutionnelles actuellement en cours concernant la réforme de l'État ⁽⁹³⁾, discussions dont il n'est pas tenu compte dans le cadre du présent avis.

3. Comme déjà indiqué ci-dessus, il doit, en outre, être considéré, qu'eu égard à la généralité des normes transgressées et à l'objectif de répression poursuivi par ces amendes, celles-ci doivent être considérées comme présentant un « caractère pénal » au sens de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et de l'article 14 du pacte international relatif aux droits civils et politiques ⁽⁹⁴⁾.

Il convient, par conséquent, que les procédures mises en place par l'avant-projet d'ordonnance offrent les garanties requises par la Conven-

(92) Le commentaire de l'article 40 est d'ailleurs muet sur ce point et la seule indication, apportée dans la partie générale de l'exposé des motifs, selon laquelle ces amendes administratives seraient perçues « en cas de stationnement illicite en dehors des zones réglementées de stationnement payant », n'apporte pas beaucoup plus de précision.

(93) Il est renvoyé, à ce sujet, à la proposition de loi spéciale portant des mesures institutionnelles, mieux identifiée dans la note infrapaginale 45, et dont l'article 12 a pour objet d'insérer dans l'article 6, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, un point XI, nouveau, dont le b) prévoit une dépenalisation des infractions du premier ou du deuxième degré aux règlements pris en exécution des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, ces infractions n'étant plus susceptibles que d'amendes administratives. Dans les développements de la proposition, il est fait état de ce que le but poursuivi est de transférer aux régions « une compétence propre permettant d'imposer des amendes administratives en cas d'infraction à la réglementation fédérale » (Doc. parl., Sénat, 2007-2008, n° 4-602/1, p. 30).

(94) Voir notamment l'avis 23.417/2, donné le 19 janvier 1995 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et de location de voitures avec chauffeur (Doc. parl., C.R.B.C., 1994-1995, n° A-368/1), l'avis 39.935/4 donné le 20 mars 2006 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 20 juillet 2006 qui la modifie (Doc. parl., R.B.C., 2005-2006, n° A-268/1), l'avis 28.776/4, donné le 3 février 1999 sur un avant-projet devenu la loi du 13 mai 1999 relative aux sanctions administratives dans les communes (Doc. parl., CL, 1998-1999, n° 2031/1), et l'avis 40.940/2/V, donné le 6 septembre 2006 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 19 avril 2007 portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale (Doc. parl., R.B.C., 2006-2007, n° A-348/1).

Raad van State namelijk niet duidelijk wat dit begrip concreet inhoudt ⁽⁹²⁾. Gelet op de beginselen die de betrekkingen tussen de wetgevende en de uitvoerende macht regelen, staat het aan de wetgever zelf te bepalen welke gedragingen bestraft kunnen worden met een administratieve boete, en zeker welke gedragingen bestraft kunnen worden met een « strafrechtelijke » administratieve boete. Artikel 40 van het voorontwerp van ordonnantie moet bijgevolg wat dat betreft grondig worden herzien.

2.2. In dat verband moet er tevens op worden gewezen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen gebruik kan maken van de mogelijkheid om de gedragingen vast te stellen die met een administratieve boete bestraft worden en die voor het overige niet strafrechtelijk kunnen worden bestraft, binnen de strikte grenzen van zijn bevoegdheid inzake de politie over het wegverkeer en inzonderheid inzake de regels van algemene politie die op federaal niveau worden uitgevaardigd met betrekking tot betaald parkeren.

Wat de afbakening van die bevoegdheid betreft, wordt verwezen naar de bovengenoemde opmerking die de afdeling wetgeving in haar advies 42.892/AV heeft gemaakt, en meer in het bij zonder naar punt 3.4.1. daarvan. De aandacht wordt er tevens op gevestigd dat de verdeling van de bevoegdheden over de federale Staat en de gewesten op dat vlak kunnen veranderen in het kader van de thans lopende institutionele besprekingen aangaande de staatshervorming ⁽⁹³⁾, besprekingen waarmee geen rekening wordt gehouden in het onderhavige advies.

3. Zoals hierboven reeds is opgemerkt, moet ervan worden uitgegaan dat de boetes, gelet op het algemene karakter van de geschonden rechtsregels en het oogmerk van repressie dat met die boetes wordt nagestreefd, beschouwd moeten worden als strafrechtelijk in de zin van artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, en van artikel 14 van het Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten ⁽⁹⁴⁾.

De procedures die bij het voorontwerp van ordonnantie worden ingevoerd moeten bijgevolg de waarborgen bieden die in het voornoemde

(92) In de commentaar bij artikel 40 staat daarover overigens niets en de enige aanwijzing, vermeld in het algemene gedeelte van de memorie van toelichting, luidens welke die administratieve boetes geïnd zouden worden « in geval van onwettig parkeren buiten de gereguleerde zones betaald parkeren », brengt niet veel meer duidelijkheid.

(93) In dat verband wordt verwezen naar het voorstel van bijzondere wet houdende institutionele maatregelen, nader genoemd in de bovenstaande voetnoot 45, waarvan artikel 12 ertoe strekt in artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een nieuw punt XI in te voegen, waarvan onderdeel b) voorziet in een depenalisering van overtredingen van de eerste of tweede graad van de reglementen uitgevaardigd op grond van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, waarbij die overtredingen enkel nog bestraft kunnen worden met administratieve boetes. In de toelichting bij het voorstel staat dat het beoogde doel erin bestaat aan de gewesten « een bevoegdheid op zich [lees : een eigen bevoegdheid] [over te dragen] om administratieve boetes op te leggen in geval van het overtreden van federale regelgeving » (Gedr. St., Senaat, 2007-2008, nr. 4-602/1, blz. 30).

(94) Zie onder meer advies 23.417/2, gegeven op 19 januari 1995 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (Gedr. St., BHR, 1994-1995, nr. A-368), advies 39.935/4, gegeven op 20 maart 2006 over een voorontwerp dat de ordonnantie van 20 juli 2006 is geworden die laatstgenoemde ordonnantie wijzigt (Gedr. St., BHG, 2005-2006, nr. A-268/1), advies 28.776/4, gegeven op 3 februari 1999 over een voorontwerp dat de wet van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties is geworden (Gedr. St., Kamer, 1998-1999, nr. 2031/1), en advies 40.940/2/V, gegeven op 6 september 2006 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van 19 april 2007 houdende diverse bepalingen inzake de openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Gedr. St., BHG, 2006-2007, nr. A-348/1).

tion précitée, notamment quant à l'ouverture d'un recours juridictionnel effectif ⁽⁹⁵⁾.

4. Eu égard aux observations formulées à propos de l'article 40 de l'avant-projet d'ordonnance, il doit aussi être relevé que les habilitations données au Gouvernement par l'article 41 de l'avant-projet sont excessives.

Il revient en effet au législateur de fixer lui-même, en matière d'amendes administratives – *a fortiori* lorsqu'elles présentent un « caractère pénal » – les règles principales relatives à la procédure de constat, à la procédure de recouvrement, ainsi qu'aux recours.

5. En conclusion, les articles 40 et 41 de l'avant-projet d'ordonnance doivent être fondamentalement revus pour tenir compte des observations qui précèdent.

VII. L'attribution de la qualité d'agent/d'officier de police judiciaire et la force probante des procès-verbaux

1.1. L'article 44 de l'avant-projet d'ordonnance dispose que le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de l'Agence ou des communes qu'il désigne.

Il résulte cependant de l'article 11, alinéa 3, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qu'une communauté ou une région ne peut accorder la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire qu'aux « agents assermentés du Gouvernement de Communauté ou

Verdrag worden vereist, inzonderheid wat betreft het invoeren van een daadwerkelijk rechterlijk beroep ⁽⁹⁵⁾.

4. Gezien de opmerkingen gemaakt bij artikel 40 van het voorontwerp van ordonnantie, moet er ook op worden gewezen dat de machtigingen die bij artikel 41 van het voorontwerp aan de Regering worden verleend, te ver gaan.

Het staat immers aan de wetgever zelf om, op het vlak van administratieve boetes – en zeker wanneer ze een « strafrechtelijk » karakter vertonen – de voornaamste regels te geven inzake de procedure van constatering, de procedure van inning en de beroepen.

5. Het besluit is dan ook dat de artikelen 40 en 41 van het voorontwerp van ordonnantie grondig moeten worden herzien om rekening te houden met de bovenstaande opmerkingen.

VII. Toekenning van de hoedanigheid van agent/officier van gerechtelijke politie en bewijskracht van de processen-verbaal

1.1. Artikel 44 van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat de regering de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toekent aan de beëdigde ambtenaren en personeelsleden van het Parkeeragentschap of van de gemeenten die ze aanwijst.

Uit artikel 11, derde lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen blijkt evenwel dat een gemeenschap of een gewest de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie alleen mag toekennen aan de « aan de beëdigde ambtenaren van de Gemeenschaps- of Gewestregering of van instellingen die onder het ge-

(95) Voir, en ce sens, notamment l'avis 33.832/1, donné le 24 avril 2003 sur un avant-projet devenu le décret du 30 avril 2004 tot uniformisering van de toezichts-, sanctie- en strafbepalingen die zijn opgenomen in de regelgeving van de sociaalrechtelijke aangelegenheden waarvoor de Vlaamse Gemmenschap en het Vlaamse Gewest bevoegd zijn (Doc. VI. Parl., 2002-2003, n° 1812/1).

(95) Zie in die zin onder meer advies 33.832/1, gegeven op 24 april 2003 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 30 april 2004 tot uniformisering van de toezichts-, sanctie- en strafbepalingen die zijn opgenomen in de regelgeving van de sociaalrechtelijke aangelegenheden waarvoor de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest bevoegd zijn (Gedr. St. VI. Parl., 2002-2003, nr. 1812/1).

de Région ou d'organismes ressortissant à l'autorité ou au contrôle du Gouvernement de Communauté ou de Région »⁽⁹⁶⁾ ⁽⁹⁷⁾.

La qualité d'agent ou celle d'officier de police judiciaire ne peut dès lors être attribuée par une Région à des fonctionnaires ou agents communaux.

1.2. Plus fondamentalement et comme l'a déjà observé la section de législation du Conseil d'État dans des circonstances analogues⁽⁹⁸⁾ :

« Il n'est pas pertinent d'attribuer une telle qualité à des agents chargés de surveiller l'application d'une législation qui, comme tel est le cas de l'ordonnance en projet, punit seulement d'amendes administratives ceux qui méconnaissent ses dispositions. ».

Dès lors qu'aucune disposition de l'avant-projet d'ordonnance ne prévoit d'incrimination pénale et que les fonctionnaires et agents assermentés de l'Agence et des communes ne sont habilités à rechercher et à constater par procès-verbal que les seules infractions, par hypothèse administratives, « aux règles de stationnement donnant lieu à redevance de stationnement sur les voiries régionales ou sur les voiries communales », l'article 44 de l'avant-projet d'ordonnance doit être revu.

(96) Voir notamment l'avis 23.417/2 précité.

La même observation a encore été récemment formulée par les chambres réunies de la section de législation dans l'avis 43.509/VR, donné le 20 novembre 2007 sur un avant-projet de décret de la Région wallonne « relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement ». Dans ce même avis, les chambres réunies ont également rappelé qu'il convient d'établir une distinction claire, parmi les agents chargés de la surveillance d'une législation déterminée, entre ceux qui ne seraient uniquement chargés que de missions relevant de la police administrative – et dont les procès-verbaux de constatation seraient, le cas échéant, transmis au procureur du Roi en application de l'article 29 du Code d'instruction criminelle –, et ceux revêtus, en outre, de la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire leur permettant, dans le cadre de la constatation d'infractions réprimées pénalement, d'accomplir également des actes relevant de la police judiciaire. Dans ce cas, il n'y aurait alors aucun inconvénient à ce que soient également désignés pour faire partie de la première catégorie d'agents « chargés de la surveillance », des agents communaux désignés à cette fin et ce, conformément à l'article 6, § 1^{er}, VIII, dernier alinéa, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

(97) Sur la distinction qu'il convient d'établir entre les compétences exercées dans le cadre de la police administrative et celles qui relèvent de la police judiciaire, voir, notamment, l'avis 33.832/1 précité et l'avis 40.352/1, donné le 15 juin 2006 sur un avant-projet de loi « introduisant le Code de droit pénal social » (observation générale 2 et observations particulières 1 sous les articles 34 et 38 en projet, 1 sous l'article 39 en projet et 1 sous l'article 54 en projet) (Doc. parl., Ch., 2006-2007, n° 3059/1).

De même, dans l'avis 41.466/4, donné le 16 avril 2007 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale « relative aux chantiers en voirie » (Doc. parl., R.B.C., 2007-2008, n° A-445/1), la section de législation n'a pas émis d'objection à ce que des agents des communes soient désignés pour surveiller l'exécution de l'ordonnance en projet, étant entendu que ces agents ne devaient pas être revêtus de la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire et que la méconnaissance des dispositions ordonnantielles n'était susceptible de donner lieu qu'à des amendes administratives (observation particulière sous l'article 96 en projet), et non à des poursuites pénales.

(98) Voir l'avis 41.466/4, précité.

zag of het toezicht van de Gemeenschaps- of Gewestregering ressorteren⁽⁹⁶⁾ ⁽⁹⁷⁾;

Een gewest kan bijgevolg de hoedanigheid van agent of die van officier van gerechtelijke politie niet toekennen aan gemeentelijke ambtenaren of personeelsleden.

1.2. Er is een fundamenteel bezwaar waarop de afdeling wetgeving van de Raad van State reeds heeft gewezen in soortgelijke omstandigheden⁽⁹⁸⁾ :

« Het verlenen van een zodanige hoedanigheid aan personeelsleden en ambtenaren belast met het toezicht op de toepassing van een wetgeving die, zoals het geval is met de ontworpen ordonnantie, alleen administratieve geldboetes oplegt aan degenen die de bepalingen ervan schenden, is niet terzake dienend. ».

Aangezien geen enkele bepaling van het voorontwerp van ordonnantie voorziet in strafrechtelijke tenlastelegging, en de beëdigde ambtenaren en personeelsleden van het Agentschap en van de gemeenten alleen gemachtigd zijn om, per definitie administratieve, « overtredingen op (lees : van) de parkeerregels die aanleiding geven tot de parkeerretributie op de gewest- of gemeentewegen op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen », moet artikel 44 van het voorontwerp van ordonnantie worden herzien.

(96) Zie onder meer voormeld advies 23.417/2.

Dezelfde opmerking is recentelijk nog geformuleerd door de verenigde kamers van de afdeling wetgeving in advies 43.509/VR, op 20 november 2007 verstrekt over een voorontwerp van decreet van het Waals Gewest « relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement ». In datzelfde advies hebben de verenigde kamers er eveneens op gewezen dat, voor personeelsleden belast met het toezicht op bepaalde rechtsvoorschriften, een duidelijk onderscheid dient te worden gemaakt tussen degenen die alleen belast zijn met taken van administratieve politie – en wier processen-verbaal van constatering in voorkomend geval met toepassing van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering aan de procureur des Konings zouden worden toegezonden – en degenen die bovendien de hoedanigheid hebben van agent of officier van gerechtelijke politie op grond waarvan zij, in het kader van de vaststelling van strafbare feiten in strafrechtelijke zin, eveneens daden kunnen stellen van de gerechtelijke politie. In dat geval zou er geen enkel bezwaar tegen bestaan dat ook gemeenteambtenaren worden aangewezen om deel uit te maken van de eerste categorie van personeelsleden « belast met het toezicht », overeenkomstig artikel 6, § 1, VIII, laatste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(97) In verband met het onderscheid dat gemaakt dient te worden tussen de bevoegdheden uitgeoefend in het kader van de administratieve politie en de bevoegdheden uitgeoefend in het kader van de gerechtelijke politie, zie onder meer voornoemd advies 33.832/1 en advies 40.352/1, op 15 juni 2006 verstrekt over een voorontwerp van wet « tot invoering van een Sociaal Strafwetboek » (algemene opmerking 2 en bijzondere opmerkingen 1 onder de ontworpen artikelen 34 en 38, 1 onder het ontworpen artikel 39 en 1 onder het ontworpen artikel 54) (Gedr. St., Kamer, 2006-2007, nr. 3059/1).

In advies 41.466/4, op 16 april 2007 verstrekt over een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg », (Gedr. St., BHG, 2007-2008, nr. A.445/1), heeft de afdeling wetgeving evenmin bezwaar gemaakt tegen het aanstellen van gemeenteambtenaren om toezicht te houden op de uitvoering van de ontworpen ordonnantie, met dien verstande dat deze ambtenaren niet de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie hoefden te bezitten en dat op de schending van de bepalingen van de ordonnantie alleen administratieve boetes stonden (bijzondere opmerking onder het ontworpen artikel 96) en geen strafvolgving.

(98) Zie voormeld advies 41.466/4.

2. Dans le même ordre d'idées, l'article 44, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance, qui prévoit que les agents assermentés de l'Agence sont, notamment, habilités à « prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule à moteur est stationné en violation des règles de stationnement, en ce compris son enlèvement et son immobilisation », ne peut être admis que s'il est compris comme une mesure de police administrative pouvant être prise dans le cadre de l'application de l'ordonnance.

En effet, la fixation des règles selon lesquelles des véhicules à moteurs peuvent, en cas d'infraction aux règles de la police générale de la circulation routière, être enlevés ou immobilisés relève, dans l'état actuel de la législation ⁽⁹⁹⁾, de la compétence de l'autorité fédérale en matière de police générale de la circulation routière ⁽¹⁰⁰⁾.

Il est, en outre, renvoyé, pour ce qui concerne l'article 44, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance, aux observations formulées ci-avant à propos de l'article 40.

3.1. L'article 44, alinéa 3, de l'avant-projet d'ordonnance, dispose dans la version française :

« Les procès-verbaux visés aux alinéas 1^{er} et 2 font foi jusqu'à inscription de faux. ».

et dans la version néerlandaise :

« De processen-verbaal bedoeld in leden 1 en 2 leveren bewijs op zolang het tegendeel niet is bewezen. ».

Ainsi rédigés, ces textes appellent les remarques suivantes.

3.2. Comme il a déjà été observé, les procès-verbaux dont il est question à l'article 44 ne sont pas susceptibles de concerner la constatation d'infractions pénales, du fait même que l'avant-projet d'ordonnance n'en prévoit pas.

3.3.1. Dans la mesure où l'intention du Gouvernement serait de conférer une force probante particulière aux procès-verbaux que certains agents ou fonctionnaires assermentés pourraient par ailleurs établir en cas d'infractions à des règles générales arrêtées par le Roi en matière de stationnement des véhicules, une telle disposition ne pourrait être admise, du fait même qu'elle violerait les règles de répartition des compétences en matière de police générale de la circulation routière ⁽¹⁰¹⁾.

3.3.2. De manière plus générale, même appliquée en matière répressive, une telle disposition constitue une exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et, partant, comme la Cour constitutionnelle l'a souligné ⁽¹⁰²⁾, au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, régime selon lequel le juge apprécie, en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé, de sorte que la différence de traitement qui en résulte doit être raisonnablement justifiée et ne peut restreindre les droits du prévenu d'une manière disproportionnée. Il a dès lors été recommandé de justifier dans le commentaire d'une disposition prévoyant une telle dé-

(99) Voir la note infrapaginale 93.

(100) Voir l'article 4.4 du règlement général sur la police de la circulation.

(101) L'article 62, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière prévoit, à cet effet, que les procès-verbaux qu'établissent les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'application de ces lois et de leurs arrêtés d'exécution, font foi jusqu'à preuve du contraire.

(102) Arrêts n° 40/2000 du 6 avril 2000, B.14.1, et n° 16/2001 du 14 février 2001, B.12.1.

2. In dezelfde gedachtengang kan artikel 44, tweede lid, van het voorontwerp van ordonnantie, waarin wordt bepaald dat de beëdigde personeelsleden van het Agentschap onder meer gemachtigd zijn om « alle nodige maatregelen te nemen (...) zodra een geparkeerd motorvoertuig in overtreding is met de parkeerregels, met inbegrip van de wegtakeling of immobilisatie van dit motorvoertuig », alleen worden aanvaard als het verstaan wordt als een maatregel van administratieve politie die genomen kan worden in het kader van de toepassing van de ordonnantie.

Immers, het vaststellen van de regels luidens welke motorvoertuigen, in geval van overtreding van de regels van de algemene politie over het wegverkeer kunnen worden weggehaald of stilgelegd, valt bij de huidige stand van de wetgeving ⁽⁹⁹⁾ onder de bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie over het wegverkeer ⁽¹⁰⁰⁾.

In verband met artikel 44, tweede lid, van het voorontwerp van ordonnantie wordt bovendien verwezen naar de hierboven over artikel 40 gemaakte opmerkingen.

3.1. Artikel 44, derde lid, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt, in de Nederlandse versie :

« De processen-verbaal bedoeld in leden 1 en 2 leveren bewijs op zolang het tegendeel niet is bewezen. ».

en in de Franse versie :

« Les proces-verbaux visés aux alinéas 1^{er} et 2 font foi jusqu'à inscription de faux. ».

Zo geredigeerd geven deze teksten aanleiding aan de volgende opmerkingen.

3.2. Zoals er reeds op is gewezen kunnen de processen-verbaal waarvan sprake is in artikel 44 geen betrekking hebben op de vaststelling van strafbare feiten, in strafrechtelijke zin, doordat het voorontwerp van ordonnantie daarin niet voorziet.

3.3.1. In zoverre het in de bedoeling van de regering ligt een bijzondere bewijskracht te verlenen aan de processen-verbaal die bepaalde beëdigde personeelsleden of ambtenaren overigens kunnen opmaken in geval van overtredingen van door de Koning vastgestelde algemene regels inzake het parkeren van voertuigen, kan een zodanige bepaling niet worden aanvaard, doordat ze de bevoegdheidsverdelende regels zou schenden inzake de algemene politie over het wegverkeer ⁽¹⁰¹⁾.

3.3.2. Meer algemeen gesteld vormt een zodanige bepaling, zelfs indien ze wordt toegepast in strafzaken, een uitzondering op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting en bij gevolg, zoals het Grondwettelijk Hof heeft onderstreept ⁽¹⁰²⁾, op de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element, zodat een redelijke verantwoording moet bestaan voor het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit en de rechten van de beklagde niet onevenredig mogen, worden beperkt door dat verschil in behandeling. Bijgevolg heeft het Hof dringend aangeraden in de commentaar bij een bepaling die in een zodanige afwijking voorziet,

(99) Zie voetnoot 93.

(100) Zie artikel 4.4 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

(101) Artikel 62, eerste lid, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer bepaalt daartoe dat de processen-verbaal die worden opgemaakt door de overheidspersonen die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel.

(102) Arresten nr. 40/2000 van 6 april 2000, B.14.1. en nr. 16/2001 van 14 februari 2001, B.12.1.

rogation, le bien-fondé de l'attribution d'une valeur probante particulière aux procès-verbaux visés ⁽¹⁰³⁾.

3.4. La section de législation n'aperçoit, *a fortiori*, pas ce qui justifierait que soit attribuée, en matière administrative, à des procès-verbaux une force probante valant jusqu'à inscription de faux ou jusqu'à preuve du contraire ⁽¹⁰⁴⁾. À défaut de justification pertinente dans l'exposé des motifs, l'article 44, alinéa 3, doit être omis ou, atout le moins, revu afin, d'une part, d'écarter la discordance entre les deux versions et, d'autre part, afin de ne prévoir, le cas échéant et moyennant justification dans l'exposé des motifs, qu'une force probante valant seulement jusqu'à preuve du contraire.

VIII. De l'imprécision ou du manque de cohérence concernant diverses dispositions de l'avant-projet d'ordonnance

De manière générale, la section de législation observe que diverses dispositions de l'avant-projet d'ordonnance sont rédigées de manière imprécise ou semblent manquer de cohérence entre elles.

Ainsi, outre ce qui a déjà été observé dans le cadre des autres observations générales formulées ci-dessus, les exemples suivants peuvent être donnés :

1°) l'article 5, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet d'ordonnance, dispose que les conditions d'utilisation prévues par l'ordonnance pour les zones réglementées (zone rouge, verte ou bleue), sont applicables « au minimum tous les jours de 9 heures à 18 heures ».

L'article 5, alinéa 2, prévoit cependant que le plan régional ou communal de stationnement peut déroger ponctuellement à la période précitée, « lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie ».

La section de législation du Conseil d'État s'interroge dès lors sur le sens à donner aux mots « au minimum ». Ceux-ci signifient-ils que les dérogations prévues par l'article 5, alinéa 2, ne peuvent qu'étendre la période d'application quotidienne des règles limitant la durée du stationnement dans les zones réglementées ? Ou signifient-ils au contraire qu'une extension de cette durée minimale ne doit pas être considérée comme une dérogation, au sens de l'article 5, alinéa 2 ?

Le dispositif se réfère par ailleurs à la notion de « jours », alors que le commentaire de l'article précise que cela ne vise en réalité que « les jours de la semaine, à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays ». Cette incohérence doit également être levée.

La disposition à l'examen doit donc être revue afin d'y exprimer plus précisément l'intention de son auteur sur ce point;

(103) Une observation similaire a notamment été formulée dans l'avis 33.832/1, précité, et dans l'avis 40.442/4, donné le 7 juin 2006, sur un avant-projet devenu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (Doc. parl., Ch., 2005-2006, n° 2643/1).

(104) À titre de comparaison, l'article 119*bis* de la nouvelle loi communale, qui autorise un conseil communal à établir des peines ou des sanctions administratives contre les infractions à ses règlements ou ordonnances, à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance, pour les mêmes infractions, n'attribue pas, en son paragraphe 6, de force probante particulière aux procès-verbaux par lesquels les fonctionnaires de police ou les agents auxiliaires de police constatent des infractions qui peuvent faire l'objet de sanctions administratives.

te wettigen waarom bijzondere bewijskracht wordt toegekend aan de bedoelde processen-verbaal ⁽¹⁰³⁾.

3.4. Het is de afdeling wetgeving *a fortiori* niet duidelijk wat zou wettigen dat in administratieve aangelegenheden aan processen-verbaal een bewijskracht wordt verleend die geldt zo lang ze niet van valsheid worden beticht of een bewijskracht wordt verleend tot bewijs van het tegendeel ⁽¹⁰⁴⁾. Bij ontstentenis van een relevante rechtvaardiging in de memorie van toelichting, moet artikel 44, derde lid, vervallen of op zijn minst worden herzien, opdat, enerzijds, de discordantie tussen beide versies wordt weggewerkt en opdat, anderzijds, in voorkomend geval en mits zulks wordt gerechtvaardigd in de memorie van toelichting, slechts wordt voorzien in een bewijskracht die alleen geldt tot bewijs van het tegendeel.

VIII. Onduidelijkheid en gebrek aan samenhang van verscheidene bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie

In het algemeen merkt de afdeling wetgeving op dat verscheidene bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie onduidelijk zijn gesteld of een gebrek aan onderlinge samenhang lijken te vertonen.

Zo kunnen, naast hetgeen reeds is gezegd naar aanleiding van de overige hierboven gemaakte algemene opmerkingen, de volgende voorbeelden worden gegeven :

1°) artikel 5, eerste lid, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat de gebruiksvoorwaarden waarin de ordonnantie voorziet voor de gereglementeerde zones (rode, groene of blauwe zone) van toepassing zijn « minimum elke dag van 9 uur tot 18 uur ».

Artikel 5, tweede lid, bepaalt evenwel dat een gewestelijk of gemeentelijk parkeerplan, in precieze gevallen, kan afwijken van de voormelde periode, « wanneer de specificiteit van een weg of een bijzondere wijk dit verantwoordt ».

De afdeling wetgeving van de Raad van State vraagt zich bij gevolg af welke betekenis moet worden gegeven aan het woord « minimum ». Betekent het dat de afwijkingen waarin artikel 5, tweede lid, voorziet, de periode van dagelijkse toepassing van de regels die de duur van het parkeren in de gereglementeerde zones beperken, alleen maar kunnen uitbreiden ? Of betekent het integendeel dat een uitbreiding van deze minimumduur niet beschouwd mag worden als een afwijking in de zin van artikel 5, tweede lid ?

In het dispositief wordt bovendien het begrip « dag » gebezigd, terwijl in de commentaar bij het artikel wordt gepreciseerd dat zulks in feite alleen duidt op « alle dagen van de week met uitzondering van de zondagen en wettelijke feestdagen die in heel het land van toepassing zijn ». Deze inconsistentie moet eveneens worden opgeheven.

De voorliggende bepaling moet dus worden herzien opdat de bedoeling van de steller ervan op dat punt beter wordt weergegeven;

(103) Een soortgelijke opmerking is onder meer gemaakt in voormeld advies 33.832/1 en in advies 40.442/4, op 7 juni 2006 verstrekt over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2643/1).

(104) Ter vergelijking : artikel 119*bis* van de nieuwe gemeentewet, waarbij een gemeenteraad wordt gemachtigd om straffen of administratieve sancties te bepalen voor overtredingen van zijn reglementen of verordeningen, tenzij voor dezelfde overtredingen door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie, straffen of administratieve sancties worden bepaald, verleent in zijn paragraaf 6 geen bijzondere bewijskracht aan de processen-verbaal waarbij politieambtenaren of hulpagenten van politie overtredingen vaststellen waarop mogelijk administratieve sancties staan.

2°) l'article 9, alinéa 2, 2°, de l'avant-projet d'ordonnance, dispose que le volet réglementaire du plan de politique régionale du stationnement est notamment constitué « de dispositions applicables en matière de stationnement ».

Une telle expression est soit inutile, si elle ne fait qu'annoncer le contenu du volet réglementaire du plan détaillé aux points a), b) et c), de cette disposition, soit trop imprécise, si elle signifie que ce volet réglementaire comporte d'autres normes réglementaires arrêtées en exécution de l'avant-projet d'ordonnance examiné;

3°) l'article 10, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance prévoit que le projet de plan de politique régionale du stationnement est notamment soumis à l'avis de Bruxelles Mobilité. Il s'agit de la nouvelle dénomination de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Il ne revient cependant pas au législateur régional d'obliger le Gouvernement à recueillir l'avis de ses propres services. Dans la disposition examinée, les mots « à Bruxelles Mobilité, » doivent par conséquent être omis;

4°) selon l'article 10, alinéa 3, de l'avant-projet d'ordonnance, les avis sur le projet de plan de politique régionale de stationnement doivent être transmis au Gouvernement dans les soixante jours de la demande d'avis, ce qui laisse supposer que l'avis pourrait encore être envoyé, mais pas encore reçu, le sixtième jour. Ceci ne correspond cependant pas avec le commentaire de l'article, dans lequel il est affirmé que l'avis doit parvenir au Gouvernement au plus tard le dernier jour de ce délai;

5°) à l'article 13, alinéa 3, de l'avant-projet d'ordonnance, il n'est pas précisé par qui doit être établi le rapport d'évaluation. Sans doute s'agit-il du rapport global d'évaluation rédigé par l'Agence en application de l'article 23 de l'avant-projet;

6°) à l'article 26, § 2, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance, la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas comment il sera déterminé qu'un candidat à un poste d'administrateur est membre d'un « groupe linguistique ». L'avant-projet doit être complété sur ce point;

7°) une observation similaire vaut pour le choix du président et du vice-président du conseil d'administration, qui doivent, aux termes de l'article 26, § 3, de l'avant-projet d'ordonnance « appartenir à des groupes linguistiques différents ».

*
* *

En conclusion, l'avant-projet d'ordonnance doit être réexaminé et, le cas échéant, revu sur des points fondamentaux et ce, à la lumière tant de l'observation préalable que des observations générales qui viennent d'être formulées. En conséquence, les différentes dispositions de l'avant-projet n'ont pas été examinées plus avant.

2°) artikel 9, tweede lid, 2°, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat het reglementaire gedeelte van het gewestelijk parkeerbeleidsplan onder meer bestaat « uit toepasselijke bepalingen inzake parkeren ».

Een zodanige uitdrukking is ofwel nutteloos, indien ze alleen maar de inhoud aankondigt van het reglementaire gedeelte van het plan dat gespecificeerd wordt in de punten a), b) en c) van deze bepaling, ofwel te onnauwkeurig, indien ze betekent dat dit reglementaire gedeelte andere verordeningsbepalingen bevat, vastgesteld ter uitvoering van het voorliggende voorontwerp van ordonnantie;

3°) artikel 10, tweede lid, van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan onder meer het advies behoeft van Mobiel Brussel. Het betreft de nieuwe benaming van het Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het staat evenwel niet aan de gewestwetgever de regering te verplichten het advies in te winnen van haar eigen diensten. In de voorliggende bepaling moeten de woorden « Mobiel Brussel » bijgevolg vervallen;

4°) volgens artikel 10, derde lid, van het voorontwerp van ordonnantie moeten de adviezen over het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan worden toegezonden aan de regering binnen zestig dagen na de adviesaanvraag, wat de indruk wekt dat het advies op de zestigste dag nog zou kunnen worden toegezonden, doch nog niet ontvangen zou zijn. Zulks stemt evenwel niet overeen met de commentaar bij het artikel, waarin wordt verklaard dat de regering het advies uiterlijk op de laatste dag van deze termijn moet ontvangen;

5°) in artikel 13, derde lid, van het voorontwerp van ordonnantie wordt niet gepreciseerd wie het evaluatierapport moet opmaken. Het gaat wellicht om het alomvattend evaluatierapport dat met toepassing van artikel 23 van het voorontwerp door het Parkeeragentschap wordt opgemaakt.

6°) in artikel 26, § 2, tweede lid, van het voorontwerp van ordonnantie is het de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk hoe zal worden uitgemaakt of een gegadigde voor de post van bestuurder behoort tot een « taalgroep ». Het voorontwerp moet op dat punt worden aangevuld;

7°) een soortgelijke opmerking geldt voor de keuze van de voorzitter en ondervoorzitter, die luidens artikel 26, § 3, van het voorontwerp van ordonnantie « moeten (behoren) tot een verschillende taalgroep ».

*
* *

De conclusie is dan ook dat het voorontwerp van ordonnantie opnieuw moet worden onderzocht en, in voorkomend geval, op fundamentele punten moet worden herzien in het licht zowel van de voorafgaande opmerking als van de zo-even gemaakte algemene opmerkingen. De verschillende bepalingen van het voorontwerp zijn bijgevolg niet verder onderzocht.

La chambre était composée de

Messieurs Ph. HANSE, président de chambre,
 P. LIÉNARDY, conseillers d'État,
 J. JAUMOTTE,
 Madame C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le Greffier,

C. GIGOT

Le Président,

Ph. HANSE

De kamer was samengesteld uit

de Heren PH. HANSE, kamervoorzitter,
 P. LIÉNARDY, staatsraden,
 J. JAUMOTTE,
 Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De Griffier,

C. GIGOT

De Voorzitter,

Ph. HANSE

PROJET D'ORDONNANCE**portant organisation de la politique
du stationnement et création de
l'Agence du stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Pouvoirs locaux et de l'Aménagement du Territoire et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

Après délibération,

ARRETE

**CHAPITRE PREMIER
*Dispositions générales****Article 1^{er}*

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

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° place de stationnement : espace situé sur la voie publique et destiné au stationnement d'un véhicule à moteur;
- 2° place de stationnement réservée : place de stationnement destinée exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deux-roues motorisés, aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés, aux véhicules à moteur effectuant des opérations de chargement et de déchargement de personnes ou de marchandises ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement;
- 3° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée de places de stationnement situées sur la voie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève;
- 4° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs de places de stationnement;

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**houdende de organisatie van het
parkeerbeleid en de oprichting van het
Brussels Hoofdstedelijk
Parkeeragentschap**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Plaatselijke Besturen en Ruimtelijke Ordening en de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT

**EERSTE HOOFDSTUK
*Algemene bepalingen****Artikel 1*

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie verstaan we onder :

- 1° parkeerplaats : de ruimte op de openbare weg die bestemd is om een motorvoertuig te parkeren;
- 2° voorbehouden parkeerplaats : een parkeerplaats uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door gehandicapte personen, taxi's, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, motorvoertuigen gebruikt voor het autodelen, motorvoertuigen die mensen in en uit laten stappen en goederen laden en lossen en voor elke categorie voertuigen aangeduid door de regering;
- 3° gereguleerde zone : deel van het grondgebied van het gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare weg, waarvan het gebruik gereguleerd is volgens de categorie waartoe zij behoort;
- 4° vrijgesteldenkaart : individuele toelating uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen;

- 5° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions visées par la présente ordonnance, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public, y compris les parkings de transit;
- 6° téléjalonnement : système d'information et de guidage relatif aux emplacements disponibles dans les parkings publics;
- 7° l'Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, comme défini dans le Chapitre VI, de la présente ordonnance;
- 8° la perception : le ramassage de l'argent des horodateurs, la réception des paiements en cas d'infraction au stationnement réglementé et le suivi des mauvais payeurs;
- 9° le contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur les voiries communales et régionales.

CHAPITRE II *Instruments*

Article 3

La politique du stationnement a pour objectif d'organiser de manière efficace, cohérente et concertée l'usage privatif des voiries régionales et communales et de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic, en privilégiant leur fonction principale de vecteur de mobilité tant pour les véhicules à moteur que pour les piétons et les cyclistes.

La politique de stationnement passe par :

- 1° la fixation de zones réglementées;
- 2° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement;
- 3° l'adoption de plans d'action communaux de stationnement;
- 4° la création d'une Agence du stationnement.

CHAPITRE III *Des zones réglementées*

Article 4

Sans préjudice de la faculté pour le Gouvernement de créer d'autres zones à titre complémentaire, et pour lesquelles il fixe la durée maximale et les conditions d'utilisation, il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées :

- 5° publieke parking : elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die beantwoordt aan de voorwaarden bedoeld in deze ordonnantie, met inbegrip van deze die aan het gewest of elke andere publiekrechtelijke rechtspersoon toebehoren, en van de transitparkings;
- 6° parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem omtrent de beschikbare plaatsen in publieke parkings;
- 7° het Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van deze ordonnantie;
- 8° de inning : het ophalen van het geld van de parkeerautomaten, het ontvangen van betalingen in geval van inbreuk op het gereguleerd parkeren en de opvolging van wanbetalers;
- 9° de controle : het controleren op gemeente- en gewestwegen van het respect van het gereguleerd parkeren.

HOOFDSTUK II *Middelen*

Artikel 3

Het parkeerbeleid beoogt een doeltreffende, coherente en overlegde organisatie van het privaat gebruik van de gewest- en gemeentewegen. Het wil ook bijdragen aan de doelstelling om de verkeerslast te beperken. De hoofdfunctie van deze wegen als vector voor de mobiliteit, zowel voor motorvoertuigen als voor voetgangers en fietsers, wordt hierbij benadrukt.

Het parkeerbeleid komt tot stand via :

- 1° de bepaling van gereguleerde zones;
- 2° de vaststelling van een gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 3° de vaststelling van gemeentelijke parkeeractieplannen;
- 4° de oprichting van een Parkeeragentschap.

HOOFDSTUK III *Gereguleerde zones*

Artikel 4

Onverminderd de mogelijkheid voor de regering om andere aanvullende zones te creëren, waarvoor zij de maximumduur en de gebruiksvoorwaarden vastlegt, worden drie soorten gereguleerde zones op het grondgebied van het gewest bepaald :

- 1° la zone rouge, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 1^{er} de la présente ordonnance;
- 2° la zone verte, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 2 de la présente ordonnance;
- 3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 3 de la présente ordonnance.

Article 5

L'utilisation d'une place de stationnement s'entend de l'occupation effective de cette place par un véhicule à moteur au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'utilisation d'une place de stationnement située dans une des zones réglementées visées à l'article 4 de la présente ordonnance est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays.

Un plan régional ou communal de stationnement peut déroger ponctuellement à la période visée à l'alinéa 1^{er} soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie. Le Gouvernement détermine les conditions autorisant une telle dérogation.

Article 6

Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, et sans préjudice de la faculté de confier cette tâche à l'Agence du stationnement, les communes délivrent les cartes de dérogation :

- 1° aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents;

- 1° de de rode zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 1 van deze ordonnantie;
- 2° de de groene zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 2 van deze ordonnantie;
- 3° de de blauwe zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats de beperkte parkeertijd moet naleven middels een parkeerschijf, conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op straffe van onderwerping aan de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 3 van deze ordonnantie.

Artikel 5

Het gebruik van een parkeerplaats is de feitelijke bezetting van deze plaats door een motorvoertuig, langer dan de tijd die nodig is voor het laten instappen of uitstappen van mensen of goederen in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 4 van deze ordonnantie bedoelde gereguleerde zones is onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of haar uitvoeringsbesluiten, elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen die in het hele land gelden.

Een gewestelijk of gemeentelijk parkeerplan kan, punctueel, afwijken van de periode bedoeld in lid 1, ofwel om deze te verlengen, ofwel om deze te beperken, wanneer de specificiteit van een weg of een bijzondere wijk dit verantwoordt. De regering legt de toelatingsvoorwaarden voor dergelijke afwijking vast.

Artikel 6

Met inachtneming van de regels bepaald door het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart en onverminderd de mogelijkheid om deze taak aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen, reiken de gemeenten de vrijgesteldenkaarten uit aan :

- 1° de buurtbewoners, wat de wijk betreft waarin zij wonen;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken;

3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés;

4° aux personnes handicapées.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé.

Le Gouvernement peut préciser les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation dans le respect de l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Dans cette limite, il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Article 7

Le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation de places de stationnement à l'occasion d'événements temporaires tels que déménagements, travaux nécessitant l'usage de camions ou containers ou festivités.

Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations dans le cadre des conditions générales ainsi fixées par le Gouvernement.

Article 8

Le Gouvernement fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées.

CHAPITRE IV

Du plan de politique régionale du stationnement

Section 1

Contenu

Article 9

Le plan de politique régionale du stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan de politique de stationnement comprend au moins :

1° un volet indicatif constitué d'une description, d'une analyse et d'une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ainsi que de la mention des ob-

3° uitbaters van motorvoertuigen die voor het autodelen worden ingezet;

4° gehandicapte personen.

Elke vrijgesteldenkaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig.

De regering kan de regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijgesteldenkaarten preciseren met inachtneming van het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen dit kader kan zij aanvullende categorieën begunstigden bepalen.

Artikel 7

De regering bepaalt de algemene voorwaarden betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke evenementen zoals verhuizingen, werken die het gebruik van vrachtwagens of containers vereisen of festiviteiten.

De gemeenten blijven bevoegd voor het toestaan of weigeren van de toelatingen binnen de aldus door de regering bepaalde algemene voorwaarden.

Artikel 8

De regering bepaalt de regels voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK IV

Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1

Inhoud

Artikel 9

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen terzake en in alle fasen van voorbereiding, aanneming en uitvoering van deze beslissingen.

Het parkeerbeleidsplan bevat ten minste :

1° een informatief luik bestaande uit een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand en de vermelding van de vooropgestelde doelstel-

jectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique de stationnement suivie;

2° un volet réglementaire fixant pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

- a) le nombre maximal de places de stationnement admissibles;
- b) le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4 de la présente ordonnance;
- c) le nombre minimal de places de stationnement réservées ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

Section 2

Procédure d'élaboration

Article 10

§ 1^{er}. – Le Gouvernement arrête le projet de plan de politique régionale du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans chacune des communes de la Région, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la Région. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé pendant soixante jours aux fins de consultation par le public, à la maison communale de chacune des communes de la Région.

Les réclamations et observations sont adressées au Gouvernement dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

§ 2. – Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis à Bruxelles Mobilité, à la STIB et à Bruxelles Environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. A l'échéance, l'avis qui n'aurait pas été transmis est réputé favorable.

§ 3. – A l'expiration de l'enquête publique et du délai visé au paragraphe 2, le Gouvernement soumet aux com-

lingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de toekomstige behoeften en het parkeerbeleid;

2° een reglementair luik waarbij enerzijds voor het volledige grondgebied van het gewest en anderzijds voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt, het volgende bepaald wordt :

- a) het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen;
- b) het aantal parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie;
- c) het minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of elk ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

Afdeling 2

Opmaakprocedure

Artikel 10

§ 1. – De regering stelt het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek gedurende zestig dagen.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het gewest, door een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in het gewest worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende zestig dagen ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis van elke gemeente van het gewest gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan de regering toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

§ 2. – Tegelijk met het onderzoek legt de regering het ontwerpplan aan Mobiel Brussel, de MIVB en Leefmilieu Brussel voor advies voor. De adviezen moeten bij de regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag. Is de termijn vervallen, dan wordt het niet-bezorgde advies geacht gunstig te zijn.

§ 3. – Na het verstrijken van het openbaar onderzoek en van de termijn bedoeld in paragraaf 2, legt de regering

munes pour avis le projet de plan accompagné des réclamations, observations et avis visés aux paragraphes 1 et 2.

Les avis sont formulés par les conseils communaux et doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande.

A défaut, les avis sont réputés favorables au projet de plan.

Article 11

Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan de politique régionale du stationnement.

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Article 12

La procédure visée aux articles 10 et 11 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan de politique régionale du stationnement.

Article 13

Le plan de politique régionale du stationnement est établi pour une durée de cinq ans à compter de son entrée en vigueur.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué à titre définitif.

Le nouveau plan est établi sur la base du rapport global d'évaluation établi par l'Agence du stationnement conformément à l'article 23 de la présente ordonnance.

CHAPITRE V

Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1

Contenu

Article 14

§ 1^{er}. – Chaque commune de la Région adopte un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. – Les plans d'action communaux de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationnement en rendant opérationnel le plan de politique régionale du stationnement.

aan de gemeenten het ontwerpplan voor advies voor, samen met de bezwaren, de opmerkingen en de adviezen bedoeld in de paragrafen 1 en 2.

De adviezen worden door de gemeenteraden uitgebracht en moeten bij de regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Bij gebrek worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

Artikel 11

Binnen een termijn van acht maanden na de vaststelling van het ontwerpplan stelt de regering het gewestelijk parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Artikel 12

De procedure bedoeld in artikelen 10 en 11 is van toepassing op elke wijziging die de regering aan het gewestelijk parkeerbeleidsplan aanbrengt.

Artikel 13

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander definitief plan wordt vervangen.

Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van het globale evaluatierapport dat is opgesteld door het Parkeeragentschap conform artikel 23 van deze ordonnantie.

HOOFDSTUK V

Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1

Inhoud

Artikel 14

§ 1. – Elke gemeente van het gewest stelt een gemeentelijk parkeeractieplan vast dat van toepassing is op alle gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. – De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn plannen die concreet ingrijpen op het parkeren. Zij operationaliseren het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

§ 3. – Le Gouvernement détermine le contenu précis des plans d'action de stationnement qui doivent comprendre au moins :

- 1° un exposé indiquant en quoi ils rendent opérationnel le plan de politique régionale du stationnement;
- 2° un plan d'action relatif au stationnement dans chacune des voiries visées par le plan et indiquant au moins :
 - a) la délimitation des zones réglementées;
 - b) le nombre de places de stationnement réglementées;
 - c) le nombre et la nature des places de stationnement réservées.
- 3° l'énumération des règlements complémentaires en matière de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action;
- 4° la description des modes et moyens de contrôle à mettre en œuvre en vue d'assurer le respect du plan d'action communal de stationnement;
- 5° l'estimation des coûts générés et des recettes attendues suite à la mise en œuvre du plan d'action communal de stationnement.

Section 2

Procédure d'élaboration des plans d'action communaux de stationnement

Article 15

Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans le mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans la commune et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la commune. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé durant tout le temps de l'enquête à la maison communale aux fins de consultation par le public.

Les réclamations et observations sont adressées au Collège des bourgmestre et échevins dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

Elles sont annexées au procès-verbal de clôture de l'enquête qui est dressé par le Collège dans les quinze jours de l'expiration du délai d'enquête.

§ 3. – De regering bepaalt de precieze inhoud van de parkeeractieplannen, die minstens het volgende bevatten :

- 1° een toelichting waaruit blijkt dat zij het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationaliseren;
- 2° een actieplan betreffende het parkeren in elke straat die in het plan is opgenomen en dat minstens het volgende omvat :
 - a) de afbakening van de gereguleerde zones;
 - b) het aantal gereguleerde parkeerplaatsen;
 - c) het aantal en de aard van de voorbehouden parkeerplaatsen.
- 3° een opsomming van de aanvullende verkeersreglementen waarvan de aanneming nodig geacht wordt voor de uitvoering van het actieplan;
- 4° een beschrijving van de uit te voeren controlewijzen en -middelen voor de naleving van het gemeentelijk parkeeractieplan;
- 5° een raming van de gegenereerde kosten en verwachte inkomsten naar aanleiding van de uitvoering van het gemeentelijk parkeeractieplan.

Afdeling 2

Procedure voor de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen

Artikel 15

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan aan een openbaar onderzoek gedurende zestig dagen.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in de gemeente en in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in de gemeente worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende de hele duur van het onderzoek ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan het college van burgemeester en schepenen toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

Zij worden bij het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek gevoegd, dat door het college binnen een termijn van vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van het onderzoek wordt opgesteld.

Article 16

Simultanément à l'enquête, le Collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes limitrophes situées dans la Région ainsi qu'à l'Agence du stationnement.

Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement et doivent parvenir au Collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

L'avis qui ne serait pas parvenu à l'échéance de ce délai est réputé favorable.

Article 17

Le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement au plus tard dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan de politique régionale du stationnement.

A défaut, le Gouvernement élabore, sur proposition de l'Agence du stationnement, le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune selon la procédure visée à l'article 18, § 3 de la présente ordonnance.

Article 18

§ 1^{er}. – Le Gouvernement approuve le plan d'action communal de stationnement dans les trois mois de la réception du dossier complet, sur la base :

- 1° du plan de politique régionale du stationnement;
- 2° de la compatibilité du plan d'action communal avec les plans de stationnement adoptés ou en cours d'élaboration dans les autres communes de la Région.

En cas de non-approbation, la décision est motivée et contient les indications permettant à la commune d'adopter un nouveau plan d'action définitif répondant aux objectifs poursuivis et à la cohérence des différents plans.

§ 2. – Le plan d'action de stationnement modifié doit être soumis au Gouvernement pour approbation dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de non-approbation.

§ 3. – A défaut pour une commune de soumettre pour approbation son plan d'action définitif dans les délais requis ou en cas de soumission d'un plan d'action pour approbation suivi de deux arrêtés successifs du Gouvernement refusant l'approbation, celui-ci élabore et adopte sur proposition de l'Agence du stationnement le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune défailante.

Artikel 16

Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan aan elke aangrenzende gemeente gelegen in het gewest alsook aan het Parkeeragentschap voor advies voor.

De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Parkeeragentschap uitgebracht en moeten bij het college van burgemeester en schepenen toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Het advies dat niet voor de vervaldatum van deze termijn is toegekomen, wordt geacht gunstig te zijn.

Artikel 17

De gemeenteraad stelt het gemeentelijk parkeeractieplan definitief vast ten laatste binnen een termijn van twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*.

Bij gebrek stelt de regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, in de plaats van de gemeente, het gemeentelijk parkeeractieplan op volgens de procedure bedoeld in artikel 18, § 3 van deze ordonnantie.

Artikel 18

§ 1. – De regering keurt het gemeentelijk parkeeractieplan goed binnen de drie maanden na ontvangst van het volledige dossier, op basis van :

- 1° het gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 2° de overeenstemming tussen het gemeentelijk actieplan en de vastgestelde of in opmaak zijnde parkeerplannen in de andere gemeenten van het gewest.

In geval van niet-goedkeuring wordt de beslissing met redenen omkleed. Zij bevat de indicaties waarmee de gemeente een nieuw definitief actieplan kan vaststellen dat aan de vooropgestelde doelstellingen en aan de samenhang met de verschillende plannen beantwoordt.

§ 2. – Het gewijzigde parkeeractieplan moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de regering binnen een termijn van drie maanden na de notificatie van de beslissing van niet-goedkeuring.

§ 3. – Bij gebrek aan voorlegging, ter goedkeuring, door een gemeente van haar definitieve actieplan binnen de vereiste termijn of in geval van voorlegging van een actieplan ter goedkeuring gevolgd door twee opeenvolgende regeringsbesluiten tot weigering van de goedkeuring, maakt de regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente, het gemeentelijk parkeeractieplan op en stelt het vast.

Dans ce cas, le Gouvernement adopte provisoirement le plan d'action communal de stationnement sur proposition de l'Agence du stationnement et le soumet à l'enquête publique dans la commune et pour avis à la commune concernée et aux communes limitrophes situées dans la Région conformément aux articles 15 et 16 de la présente ordonnance.

Au terme de la procédure, le Gouvernement adopte le plan d'action communal de stationnement définitif.

Article 19

Par dérogation à l'article 15, une commune peut, par décision du conseil communal, confier à l'Agence du stationnement la tâche d'élaborer le projet de plan d'action communal de stationnement et de soumettre ce projet au Gouvernement pour approbation.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement soumet le projet de plan d'action pour avis à chacune des communes limitrophes de la commune concernée, situées dans la Région, conformément aux articles 15 et 16 de la présente ordonnance.

L'avis de la commune concernée n'est sollicité qu'au terme du délai de l'enquête publique et du délai dans lequel les avis des communes limitrophes peuvent être émis, sur la base du projet de plan et des réclamations, observations et avis émis. Cet avis est formulé par le conseil communal et doit parvenir à l'Agence du stationnement dans les nonante jours de la demande.

Au terme de ce délai, l'Agence du stationnement transmet le dossier complet au Gouvernement pour adoption du plan d'action définitif.

Article 20

Le plan d'action communal de stationnement est publié au *Moniteur belge*.

Article 21

La procédure visée aux articles 15 à 20 de la présente ordonnance est applicable à toute modification apportée à un plan d'action communal de stationnement.

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent au regard des modifications apportées au volet réglementaire du plan de politique régionale du stationnement.

Il en va de même après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement.

In dit geval stelt de regering het gemeentelijk parkeeractieplan op voorstel van het Parkeeragentschap voorlopig vast en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek in de gemeente en legt het voor advies voor aan de betrokken gemeente en aan de aangrenzende gemeenten gelegen in het gewest, conform de artikelen 15 en 16 van deze ordonnantie.

Na afloop van de procedure stelt de regering het definitief gemeentelijk parkeeractieplan vast.

Artikel 19

In afwijking van artikel 15 kan een gemeente, bij beslissing van de gemeenteraad, de opmaak van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan aan het Parkeeragentschap toevertrouwen alsook de voorlegging, ter goedkeuring, van dit ontwerp aan de regering.

In dit geval legt het Parkeeragentschap het ontwerp van actieplan aan elke gemeente die aan de betrokken gemeente grenst en in het gewest gelegen is voor advies voor, conform de artikelen 15 en 16 van deze ordonnantie.

Het advies van de betrokken gemeente wordt pas gevraagd na het verstrijken van de termijn van het openbaar onderzoek en van de termijn waarbinnen de adviezen van de aangrenzende gemeenten kunnen worden uitgebracht, op basis van het ontwerpplan en de bezwaren, de opmerkingen en de adviezen. Dit advies wordt door de gemeenteraad uitgebracht en moet bij het Parkeeragentschap binnen een termijn van 90 dagen na de aanvraag toekomen.

Is deze termijn verstreken, dan bezorgt het Parkeeragentschap het volledige dossier aan de regering ter vaststelling van het definitieve actieplan.

Artikel 20

Het gemeentelijk parkeeractieplan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Artikel 21

De procedure bedoeld in artikelen 15 tot 20 van deze ordonnantie is van toepassing op elke wijziging aangebracht aan een gemeentelijk parkeeractieplan.

Elke gemeente neemt de nodige wijzigingen aan ten opzichte van de wijzigingen aangebracht aan het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Hetzelfde geldt na vaststelling van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Section 3

Effets des plans d'action de stationnement

Article 22

Les plans d'action de stationnement sont obligatoires.

En ce qui concerne les voiries communales et régionales situées sur leur territoire, les communes sont tenues d'adopter les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur. A défaut, le Gouvernement adopte, sur proposition de l'Agence du stationnement, les mesures d'exécution requises.

Article 23

Tous les deux ans, et selon les modalités fixées par le Gouvernement, chaque commune adopte un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées. Les communes transmettent ces rapports à l'Agence du stationnement.

Sur la base de ces rapports, l'Agence du stationnement dresse un rapport global évaluant l'impact de ces plans d'action de stationnement sur la mobilité et l'environnement.

A défaut pour une commune d'adopter ce rapport d'évaluation, le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement la tâche de rédiger et de lui transmettre ce rapport d'évaluation.

Article 24

S'il ressort du rapport d'évaluation visé à l'article 23 de la présente ordonnance qu'une commune n'exécute pas de manière satisfaisante ou dans les délais impartis tout ou partie du plan d'action de stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, le Gouvernement adresse à cette commune une mise en demeure par envoi recommandé confié à la poste.

Cette mise en demeure détaille les manquements constatés ainsi que les mesures à prendre pour y mettre fin. Elle précise le délai dans lequel ces mesures doivent être prises et exécutées en mentionnant le cas échéant qu'à défaut de réponse satisfaisante, le Gouvernement se substituera à la commune.

Dans les soixante jours de la réception de cette mise en demeure, la commune concernée peut faire valoir ses observations. Au vu de celles-ci, le Gouvernement accorde le cas échéant à la commune un dernier délai pour mettre fin aux manquements constatés. Dans ce cas, le Gouvernement charge l'Agence du stationnement d'établir au terme de ce

Afdeling 3

Gevolgen van de parkeeractieplannen

Artikel 22

De parkeeractieplannen zijn verplichtend.

Wat de gemeente- en gewestwegen op hun grondgebied betreft, moeten de gemeenten de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen aannemen en binnen de twee jaar na de inwerkingtreding ervan uitvoeren. Bij gebrek neemt de regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, de vereiste uitvoeringsmaatregelen.

Artikel 23

Om de twee jaar en volgens de regels bepaald door de regering neemt elke gemeente een evaluatieverslag aan dat de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen specificeert alsook de concrete gevolgen ervan op het parkeren op de betrokken wegen. De gemeenten maken deze rapporten aan het Parkeeragentschap over.

Op basis van deze rapporten stelt het Parkeeragentschap een globaal rapport op dat de impact van deze parkeeractieplannen op de mobiliteit en het milieu evalueert.

Bij gebrek aan aanneming van dit evaluatieverslag door een gemeente kan de regering het Parkeeragentschap ermee belasten dit evaluatieverslag op te stellen en het haar te bezorgen.

Artikel 24

Indien uit het evaluatieverslag bedoeld in artikel 23 van deze ordonnantie blijkt dat een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, niet op afdoende wijze of binnen de voorgeschreven termijn uitvoert, dan richt de regering bij een ter post aangetekend schrijven een ingebrekestelling aan deze gemeente.

Deze ingebrekestelling specificeert de vastgestelde tekortkomingen alsook de te nemen maatregelen om er een eind aan te stellen. Zij preciseert de termijn waarbinnen deze maatregelen moeten worden genomen en uitgevoerd en vermeldt hierbij, desgevallend, dat bij gebrek aan een afdoend antwoord, de regering in de plaats zal treden van de gemeente.

Binnen de zestig dagen na ontvangst van deze ingebrekestelling kan de betrokken gemeente haar opmerkingen laten gelden. Na kennisneming ervan kent de regering, desgevallend, een laatste termijn toe aan de gemeente om een eind te stellen aan de vastgestelde tekortkomingen. In dit geval belast de regering het Parkeeragentschap ermee, na

délai un rapport d'évaluation relatif à la manière dont il aura été mis fin aux manquements constatés.

En cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés, le Gouvernement adopte, sur proposition de l'Agence du stationnement, les mesures de substitution nécessaires à la bonne exécution des plans d'action de stationnement dans la commune.

CHAPITRE VI
*De l'Agence du stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale*

Section 1
Dispositions générales

Article 25

§ 1^{er}. – Afin d'atteindre les objectifs définis par la présente ordonnance, il est créé une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », ci-après dénommée l'Agence du stationnement et chargée des missions énumérées à la section 5.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés sous réserve des dispositions de la présente ordonnance ou de ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement approuve les premiers statuts de l'Agence du stationnement et peut modifier sa dénomination. Toute modification ultérieure des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

§ 2. – Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital souscrit par la Région s'élève à un minimum de 81 %. Toutes les communes de la Région peuvent souscrire au capital avec un maximum de 1 % chacune. Chaque part sociale donne droit à une voix. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. – L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires doivent appartenir à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

afloop van deze termijn, een evaluatieverslag op te maken met betrekking tot de wijze waarop een eind werd gesteld aan de vastgestelde tekortkomingen.

Indien de vastgestelde tekortkomingen, geheel of gedeeltelijk, blijven voortbestaan, dan neemt de regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, de vervangingsmaatregelen die nodig zijn voor de goede uitvoering van de parkeeractieplannen in de gemeente aan.

HOOFDSTUK VI
*Brussels Hoofdstedelijk
Parkeeragentschap*

Afdeling 1
Algemene bepalingen

Artikel 25

§ 1. – Om de door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen te bereiken, wordt er een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap », hierna genoemd het Parkeeragentschap en belast met de opdrachten vermeld in afdeling 5.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen, onder voorbehoud van de bepalingen van deze ordonnantie of van zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De regering keurt de eerste statuten van het Parkeeragentschap goed en kan haar benaming wijzigen. Elke latere wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.

§ 2. – Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de regering. Het door het gewest onderschreven kapitaal bedraagt minstens 81 %. Alle gemeenten van het gewest kunnen het kapitaal onderschrijven, elkeen met een maximum van 1 %. Elk aandeel geeft recht op één stem. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de regering.

§ 3. – Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de regering. Deze controle wordt uitgeoefend door bemiddeling van twee commissarissen die door de regering benoemd en ontslagen worden. De commissarissen moeten tot twee verschillende taalgroepen behoren. De regering regelt de uitoefening van de opdracht van de commissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

§ 4. – Les principes qui président à l’implantation de l’Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intégreront des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l’accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

Section 2 Composition

Article 26

§ 1^{er}. – L’assemblée générale se compose des actionnaires et des administrateurs. Seuls les actionnaires prennent part au vote.

§ 2. – L’Agence du stationnement est administrée par un conseil d’administration composé de 15 membres :

- 5 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition des communes associées;
- 10 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

Dix membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l’autre groupe linguistique.

Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d’administration mais ne prennent pas part aux votes.

Il est procédé au renouvellement du conseil d’administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Les administrateurs restent en fonction jusqu’à leur remplacement.

§ 3. – Le conseil d’administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci doivent appartenir à des groupes linguistiques différents.

§ 4. – Les mandats des administrateurs sont renouvelables. Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. – Le mandat d’administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

- 1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d’Etat adjoint à l’un de ses membres;
- 2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d’une entreprise active dans le domaine du stationnement ou

§ 4. – De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, moeten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen omvatten, met name op het vlak van de modaliteiten inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en de bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden door de regering bepaald.

Afdeling 2 Samenstelling

Artikel 26

§ 1. – De algemene vergadering bestaat uit de aandeelhouders en de bestuurders. Enkel de aandeelhouders nemen deel aan de stemming.

§ 2. – Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur samengesteld uit 15 leden :

- 5 leden worden benoemd door de regering op voordracht van de betrokken gemeenten;
- 10 leden worden benoemd door de regering op voordracht van de Minister van Mobiliteit.

Tien leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en vijf anderen tot de andere taalgroep.

De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur bij maar nemen niet deel aan de stemming.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen de zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. – De raad van bestuur kiest een voorzitter en een ondervoorzitter onder de leden van de raad uit. Zij moeten tot een verschillende taalgroep behoren.

§ 4. – Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar. Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. – Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden :

- 1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden;
- 2° lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement;
- 3° bestuurder, manager of personeelslid van een onderneming die actief is op het vlak van het parkeren of de ex-

de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre;

4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

Section 3 Gestion journalière

Article 27

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

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

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extrajudiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

Section 4 Personnel

Article 28

Le Gouvernement arrête le cadre du personnel de l'Agence du stationnement ainsi que son statut administratif et pécuniaire. Il sera prévu une mobilité optimale pour les fonctionnaires des administrations publiques vers l'Agence du stationnement.

Section 5 Missions

Article 29

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique de stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. A cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions qui lui sont confiées par la présente ordonnance ainsi que :

1° de la création et de la mise à jour d'une banque de données, contenant les informations utiles à l'élaboration du plan de politique régionale du stationnement et des plans d'action de stationnement; le Gouvernement détermine qui a accès à cette banque de données et sous quelles conditions;

exploitatie van publieke parkings en elke persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent;

4° personeelslid van het Parkeeragentschap.

Afdeling 3 Dagelijks bestuur

Artikel 27

Het dagelijks bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die ieder tot een andere taalrol behoren en door de regering worden aangeduid en ontslagen volgens de door haar vastgestelde regels.

De regering bepaalt hun administratief en geldelijk statuut alsook de delegatiebevoegdheden die hen worden toegekend. Zij stelt vast in welke gevallen de beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijks bestuur, rechtsgeldig op in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap.

Afdeling 4 Personeel

Artikel 28

De regering stelt de personeelsformatie van het Parkeeragentschap vast alsook het administratief en geldelijk statuut van het personeel. Een optimale mobiliteit zal voorzien worden voor de ambtenaren van de openbare besturen naar het Parkeeragentschap.

Afdeling 5 Opdrachten

Artikel 29

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het gewest uit te voeren en te zorgen voor de goede werking ervan. Hiertoe wordt het Parkeeragentschap met opdrachten belast die hem door deze ordonnantie worden toevertrouwd alsook met :

1° het aanmaken en de update van een gegevensbank, met de nodige informatie voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de parkeeractieplannen; de regering bepaalt wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot deze gegevensbank;

- 2° de la collaboration à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement;
- 3° de l'élaboration des plans d'action communaux de stationnement à la demande de communes, dans le cas visé à l'article 19 de la présente ordonnance, ou la collaboration à l'élaboration de ces plans par le Gouvernement dans le cas visé à l'article 18, § 3 de la présente ordonnance;
- 4° de l'élaboration des rapports d'évaluation visés à l'article 23 de la présente ordonnance;
- 5° de la gestion et du contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement;
- 6° de la mise en œuvre des mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement dans les cas visés à l'article 24 de la présente ordonnance;
- 7° de la construction, de l'acquisition ou de la location ainsi que de l'organisation, de la gestion et du contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit;
- 8° de la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux en dehors des heures d'ouverture des bureaux, des entreprises ou des magasins;
- 9° de l'organisation et la gestion ou du contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région et l'élaboration d'un système de téléjalonnement;
- 10° du développement d'une offre de parkings vélos sécurisés, publics et couverts, adaptés aux différents besoins en la matière.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à l'exercice de ces compétences.

Article 30

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement.

Article 31

L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions.

- 2° de medewerking bij het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid;
- 3° de opmaak van gemeentelijke parkeeractieplannen op vraag van de gemeenten, in het geval bedoeld in artikel 19 van deze ordonnantie, of de medewerking aan de opmaak van deze plannen door de regering in het geval bedoeld in artikel 18, § 3 van deze ordonnantie;
- 4° de opmaak van evaluatieverslagen bedoeld in artikel 23 van deze ordonnantie;
- 5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegen waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributie;
- 6° de implementatie van de maatregelen ter uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen in de gevallen bedoeld in artikel 24 van deze ordonnantie;
- 7° de bouw, de aankoop of de huur alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle publieke parkings, die eigendom zijn van het gewest, die het gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert, of dit nu transitparkings zijn of niet;
- 8° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hen toebehoren of die zij beheren, buiten de openingsuren van kantoren, ondernemingen en winkels;
- 9° de organisatie en het beheer of de controle van een takedienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het gewest en de ontwikkeling van een parkeergeleidingssysteem;
- 10° de ontwikkeling van een aanbod van beveiligde, publieke en overdekte fietsstallingen aangepast aan de verschillende behoeften op dit vlak.

De regering bepaalt de regels betreffende de uitoefening van deze bevoegdheden.

Artikel 30

De regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Artikel 31

Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de opgedragen opdrachten voor zover deze bijkomstig zijn aan deze opdrachten.

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

Section 6
Contrat de gestion

Article 32

Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions particulières dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Article 33

Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans. Il comprend un plan financier, les objectifs à atteindre et il prévoit l'établissement d'un rapport d'évaluation.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué à titre définitif.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Section 7
Moyens

Article 34

Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

- 1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales;
- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations;
- 3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 38 de la présente ordonnance;
- 4° des dons et legs;
- 5° des subsides et revenus occasionnels;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en de installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, uitbaten of laten uitbaten.

Afdeling 6
Beheerscontract

Artikel 32

De regering en het Parkeeragentschap stellen een beheerscontract op die de regels en bijzondere voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Artikel 33

Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar. Het bestaat uit een financieel plan, de te bereiken doelstellingen en voorziet in de opmaak van een evaluatierapport.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander definitief beheerscontract wordt vervangen.

Het wordt ter informatie aan de parlementsleden bezorgd vanaf het ogenblik dat het goedgekeurd is door de regering en het Parkeeragentschap.

Afdeling 7
Middelen

Artikel 34

Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

- 1° een basisdotatie die bestaat uit de op de begroting van het gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele specifieke dotaties;
- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in de artikel 38 van deze ordonnantie;
- 4° schenkingen en legaten;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten;
- 6° de leningen afgesloten in het kader van een investeringsprogramma goedgekeurd door de regering.

Article 35

L'Agence du stationnement utilise ses avoirs et ses fonds disponibles pour réaliser les missions, contrats et investissements déterminés par ou en vertu de la présente ordonnance.

Section 8

Comptabilité et contrôle

Article 36

L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 1° de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE VII

Des redevances de stationnement et du contrôle du respect des règles de stationnement**Section 1**

Redevances de stationnement

Article 37

Conformément à l'article 40 de la présente ordonnance, il est prélevé une redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone réglementée rouge ou verte au sens de l'article 4 durant la période visée à l'article 5.

La redevance est mise à charge du conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, de la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé.

Article 38

§ 1^{er}. – Le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour le stationnement dans la zone rouge dans une fourchette :

- de 0,50 euro à 1 euro pour une demi-heure;
- de 2 euros à 4 euros pour une heure;
- de 5 euros à 8 euros pour deux heures;

en précisant que toute période entamée est due dans son entièreté.

Sauf dérogation décidée par le Gouvernement, la durée maximale de stationnement dans cette zone est fixée à deux heures. En cas de dérogation, le Gouvernement fixe le taux

Artikel 35

Het Parkeeragentschap gebruikt zijn tegoeden en beschikbare gelden om de in of krachtens deze ordonnantie bepaalde opdrachten, contracten en investeringen te verwezenlijken.

Afdeling 8

Boekhouding en controle

Artikel 36

Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 1° van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid onderworpen aan de bepalingen van deze ordonnantie.

HOOFDSTUK VII

Parkeerretributie, en controle op de naleving van de parkeerregels**Afdeling 1**

Parkeerretributie

Artikel 37

Overeenkomstig artikel 40 van deze ordonnantie, wordt er een retributie geheven voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereguleerde rode of groene zone in de zin van artikel 4 gedurende de periode bedoeld in artikel 5.

De retributie is ten laste van de bestuurder van het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet of, indien deze niet gekend is, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

Artikel 38

§ 1. – De regering bepaalt het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in de rode zone binnen een vork :

- van 0,50 euro tot 1 euro voor een half uur;
- van 2 euro tot 4 euro voor een uur;
- van 5 euro tot 8 euro voor twee uur;

en preciseert hierbij dat elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

Behoudens afwijking beslist door de regering wordt de maximale parkeertijd in deze zone vastgelegd op twee uur. Bij afwijking bepaalt de regering het bedrag van de retri-

de la redevance due pour la durée excédant deux heures dans une fourchette de 3 à 5 euros par heure supplémentaire.

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1^{er} ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 30 à 50 euros en pouvant distinguer les trois hypothèses précitées.

En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent paragraphe.

§ 2. – Le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour le stationnement dans la zone verte dans une fourchette :

- de 0,50 euro à 0,75 euro pour une demi-heure;
- de 1 euro à 2 euros pour une heure;
- de 3 euros à 5 euros pour deux heures;
- de 1,50 euro à 3 euros par heure supplémentaire;

en précisant que toute période entamée est due dans son entièreté.

Le Gouvernement peut fixer une durée maximale de stationnement dans cette zone.

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1^{er} ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 30 à 50 euros en pouvant distinguer les trois hypothèses précitées.

En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent paragraphe.

§ 3. – Dans la zone bleue, il n'est dû aucune redevance pour la durée du temps de stationnement autorisé en cas d'utilisation d'un disque de stationnement dans le respect et conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée auto-

butie die verschuldigd is voor de duur die twee uur overschrijdt binnen een vork van 3 tot 5 euro per extra uur.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in lid 1 of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiesbedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 30 tot 50 euro en hierbij de drie voormelde veronderstellingen onderscheidt.

In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de te betalen forfaitaire retributie in toepassing van deze paragraaf.

§ 2. – De regering bepaalt het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in de groene zone binnen een vork :

- van 0,50 euro tot 0,75 euro voor een half uur;
- van 1 euro tot 2 euro voor een uur;
- van 3 euro tot 5 euro voor twee uur;
- van 1,50 euro tot 3 euro per extra uur;

en preciseert hierbij dat elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

De regering kan een maximale parkeertijd in deze zone vastleggen.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in lid 1 of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiebedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie van waarvan de regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 30 tot 50 euro en hierbij de drie voormelde veronderstellingen onderscheidt.

In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de te betalen forfaitaire retributie in toepassing van deze paragraaf.

§ 3. – In de blauwe zone is geen enkele retributie verschuldigd voor de duur van de toegelaten parkeertijd bij gebruik van een parkeerschijf, met inachtneming van en conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij niet-gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de toegelaten duur in toepassing van

risée en application de cet arrêté royal, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 40 euros en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

§ 4. – Dans les hypothèses visées au § 1^{er}, alinéa 3, au § 2, alinéa 3 et au § 3, alinéa 2, il sera apposé par un des agents visés à l'article 42 de la présente ordonnance, sur le pare-brise du véhicule, une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans les cinq jours.

En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans ce délai, le recouvrement de celle-ci sera poursuivi par la voie civile légale.

Article 39

Les détenteurs d'une carte de dérogation ne sont pas redevables de la redevance applicable en zone verte telle que visée à l'article 38, § 2 de la présente ordonnance et ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue tels que visés à l'article 38, § 3.

Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, 2^o de la présente ordonnance bénéficient du régime visé à l'alinéa 1^{er} dans toutes les zones de stationnement réglementées mais uniquement durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

Section 2

Contrôle et perception

Article 40

§ 1^{er}. – Le contrôle du respect des règles de stationnement et la perception de la redevance de stationnement relèvent exclusivement de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes.

§ 2. – Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de contrôle sur les voiries communales et régionales faisant partie de son territoire.

L'Agence du stationnement exerce cette mission de contrôle sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 3. – Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de perception de la redevance de stationnement, visée à l'article 38 de la présente ordonnance sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

dit koninklijk besluit, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 40 euro en hierbij de twee voormelde veronderstellingen onderscheidt.

§ 4. – In de veronderstellingen bedoeld in § 1, lid 3, in § 2, lid 3 en in § 3, lid 2 zal een van de agenten, bedoeld in artikel 42 van deze ordonnantie, op de voorruit van het voertuig, een verzoek tot betaling, binnen een termijn van vijf dagen, van de forfaitaire retributie plaatsen.

Bij niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen deze termijn geschiedt de inning ervan langs burgerlijke wettelijke weg.

Artikel 39

De houders van een vrijgesteldenkaart zijn niet onderworpen aan de retributie die in de groene zone van toepassing is, zoals bedoeld in artikel 38, § 2 van deze ordonnantie. Zij zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van de forfaitaire retributie, die van toepassing zijn in de blauwe zone, zoals bedoeld in artikel 38, § 3.

De houders van een vrijgesteldenkaart bedoeld in artikel 6, 2^o van deze ordonnantie genieten de regeling bedoeld in lid 1 in alle gereguleerde parkeerzones, maar enkel voor de duur van de effectieve verstrekking van dringende medische hulp.

Afdeling 2

Controle en inning

Artikel 40

§ 1. – De controle op de naleving van de parkeerregels en de inning van de parkeerretibutie behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en de gemeenten.

§ 2. – Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap oefent elke gemeente de controleopdracht uit op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

Het Parkeeragentschap oefent deze controleopdracht uit op de gewest- en de gemeentewegen van de gemeenten die hem uitdrukkelijk belast hebben deze opdracht in hun plaats uit te voeren.

§ 3. – Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap oefent elke gemeente de inningsopdracht uit van de retributie bedoeld in artikel 38 van deze ordonnantie, zowel op de gemeente- als op de gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

L'Agence du stationnement exerce cette mission de perception sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 4. – Sur la base d'un modèle fixé par le Gouvernement, l'Agence du stationnement conclut avec chaque commune une convention organisant les modalités et les engagements respectifs de chacune des parties relatifs au contrôle et à la perception des redevances.

§ 5. – S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas la mission visée aux §§ 2 et 3 de manière satisfaisante, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement est immédiatement chargée d'exercer les missions visées aux §§ 2 et 3 sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

Article 41

§ 1^{er}. – Chaque commune est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de poursuite des mauvais payeurs. Sur la base des coûts supportés, des prestations réalisées, et dans l'hypothèse d'un bénéfice éventuel, la commune transfère 15 % de ce bénéfice à l'Agence du stationnement.

§ 2. – L'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de suivi des mauvais payeurs, lorsque ces missions de contrôle et de perception lui ont été déléguées conformément à l'article 40.

Sur la base des coûts supportés et d'une clé de répartition des bénéfices, commune par commune, sur la base des prestations réalisées et de la totalité des redevances de stationnement perçues sur le territoire de chaque commune, l'Agence du stationnement transfère une partie des recettes du stationnement aux communes et conserve l'autre partie.

Une fois les coûts indemnisés, les bénéfices éventuels sont versés à chacune des communes. 15 % sont toutefois retenus au profit de l'Agence du stationnement. Lorsque les coûts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte le déficit.

Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

Het Parkeeragentschap oefent deze inningsopdracht uit op de gemeente- en gewestwegen van de gemeenten die het uitdrukkelijk opgedragen hebben om deze opdracht in hun plaatse uit te oefenen.

§ 4. – Op basis van een door de regering vastgesteld model sluit het Parkeeragentschap met elke gemeente een overeenkomst af die de modaliteiten en de engagementen van elk van de partijen betreffende de controle en de inning van de retributies vastlegt.

§ 5. – Indien de regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdracht bedoeld in § 2 en § 3 niet op afdoende wijze uitoefent, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

In dit geval wordt het Parkeeragentschap onmiddellijk belast met de uitoefening van de opdrachten bedoeld in § 2 en § 3 over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

Artikel 41

§ 1. – Elke gemeente wordt vergoed voor de gedragen kosten betreffende de controle en de inning op de gemeentewegen en de gewestwegen, evenals voor de kosten betreffende de vervolging van de wanbetalers. Op basis van de effectief gedragen kosten en de uitgevoerde prestaties en in geval van een eventuele winst, stort de gemeenten 15 % van deze winst door aan het Parkeeragentschap.

§ 2. – Indien de controle en de inningsopdracht overeenkomstig artikel 40 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, dan wordt dit voor de gedragen kosten betreffende de de controle en de inningsopdracht vergoed.

Het Parkeeragentschap stort een deel van de parkeerinkomsten door naar de gemeenten en behoudt zelf het andere deel van de parkeerinkomsten. Dit gebeurt op basis van de gedragen onkosten en met een verdeelsleutel wat betreft de winsten, gemeente per gemeente, op basis van de uitgevoerde prestaties en van het geheel van de parkeer-retributies die op het grondgebied van elke gemeente geïnd zijn.

Vervolgens wordt de eventuele winst die na vergoeding van de onkosten overblijft, doorgestort aan elk van de gemeenten. Hierop wordt echter een afhouding van 15 % ten voordele van het Parkeeragentschap voorzien. Wanneer de onkosten de winst overstijgen, neemt het gewest het tekort ten laste.

De regering bepaalt de toepassingsregels van dit artikel.

Article 42

Le Gouvernement et les communes désignent respectivement les agents de l'Agence du stationnement ou des communes chargés de rechercher et constater par procès-verbal les infractions aux règles de stationnement sur les voiries régionales ou sur les voiries communales et donnant lieu à redevance de stationnement.

CHAPITRE VIII
Des parkings publics

Article 43

Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} sont autorisés à faire usage de l'appellation « parking public ».

CHAPITRE IX
Dispositions finales

Article 44

Par dérogation à l'article 40 de la présente ordonnance, les communes qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont liées avec une personne physique ou morale de droit privé par un contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire, sont tenues d'y mettre fin afin d'être à même d'exercer elles-mêmes ou par l'Agence du stationnement ce contrôle dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, en ce compris dans les cas où la durée d'exécution de la concession ou de la convention de sous-traitance excède ce délai de cinq ans. Dans cette hypothèse, la commune est tenue de résilier la convention afin d'assurer, elle-même ou par l'Agence du stationnement, le contrôle du stationnement sur son territoire dans le délai imposé.

Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les communes ne peuvent plus conclure de contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire au sens de l'alinéa 1^{er}.

A défaut pour une commune d'atteindre les objectifs fixés à l'alinéa 1^{er} ou de respecter l'interdiction visée à l'alinéa 2, le Gouvernement peut adopter par arrêté motivé

Artikel 42

De regering en de gemeenten duiden respectievelijk de agenten van het Parkeeragentschap of van de gemeenten aan om overtredingen op de parkeerregels, op gewest- of gemeentewegen, die aanleiding geven tot de parkeerretentie op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen.

HOOFDSTUK VIII
Publieke parkings

Artikel 43

Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de uitbating van publieke parkings bepaalt de regering de voorwaarden inzake tarificatie, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels dewelke een parking, per besluit, erkend kan worden als publieke parking en in aanmerking komt voor het parkeergeleidingssysteem van het Parkeeragentschap.

Enkel de parkings erkend door de regering in toepassing van het besluit bedoeld in lid 1 zijn gemachtigd om gebruik te maken van de vermelding « publieke parking ».

HOOFDSTUK IX
Algemene bepalingen

Artikel 44

In afwijking van artikel 40 van deze ordonnantie moeten de gemeenten die, op de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie via een contract betreffende de controle op het parkeren op hun grondgebied gebonden zijn aan een privaatrechtelijke natuurlijke persoon of rechtspersoon, er een eind aan stellen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap deze controle kunnen uitoefenen binnen de vijf jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, met inbegrip van de gevallen waarin de uitvoeringstermijn van de concessie of van de overeenkomst tot onderaanneming deze termijn van vijf jaar overschrijdt. In deze veronderstelling moet de gemeente de overeenkomst opzeggen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap de controle op het parkeren op haar grondgebied binnen de voorgeschreven termijn kan uitoefenen.

Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie kunnen de gemeenten geen contracten meer sluiten met betrekking tot de controle op het parkeren op hun grondgebied in de zin van lid 1.

Bij gebrek aan het behalen door de gemeente van de doelstellingen bedoeld in lid 1 of het naleven van het verbod bedoeld in lid 2, kan de regering elke maatregel om

toute mesure de nature à atteindre ces objectifs ou à faire respecter cette interdiction.

Article 45

Un accord individuel entre l'Agence de stationnement et les communes fixe les modalités relatives à la délégation volontaire éventuelle prévue aux articles 19, 40 § 1^{er} et § 2 de la présente ordonnance.

Cet accord peut également régler le transfert des horodateurs des communes vers la Région.

Article 46

La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 17 juillet 2008

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUÉ

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

deze doelstellingen te bereiken of om dit verbod te doen naleven, bij gemotiveerd besluit nemen.

Artikel 45

Een individuele overeenkomst tussen Parkeeragentschap en gemeenten legt de modaliteiten vast betreffende de eventuele vrijwillige delegatie voorzien in artikel 19, artikel 40 § 1 en § 2 van deze ordonnantie.

Deze overeenkomst kan ook de overdracht van de parkeerautomaten van de gemeenten naar het gewest regelen.

Artikel 46

Deze ordonnantie treedt in werking de eerste dag van de tweede maand volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 17 juli 2008

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUÉ

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET