



GEWONE ZITTING 2021-2022

14 JANUARI 2022

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**
ONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Memorie van toelichting

In het kader van de zesde Staatshervorming werd een ruime bevoegdheid inzake het verkeersveiligheidsbeleid overgedragen aan de Gewesten, met inbegrip van « het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeersstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen » en « de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid » (artikel 6, § 1, XII, 4^o en 7^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd door artikel 25 van de bijzondere wet van 6 januari 2014).

In het licht van deze bevoegdheidsoverdracht werd op 28 juni 2018 het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen uitgevaardigd.

Artikel 16 van het besluit van 28 juni 2018 wijzigde in het bijzonder artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994. Dat artikel voorzag in een bijdrage verschuldigd door de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen « tot de financiering van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid ». Deze bijdrage vond een rechtsgrond in artikel 1, § 1, tweede lid van de wet van 21 juni 1985 betreffende de

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

14 JANVIER 2022

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**
PROJET D'ORDONNANCE

modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Exposé des motifs

Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, une compétence large en matière de sécurité routière a été transférée aux Régions, en ce compris « le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales » et « la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière » (article 6, § 1^{er}, XII, 4^o et 7^o de la loi spéciale du 6 août 1980, tel que modifié par l'article 25 de la loi spéciale du 6 janvier 2014).

Dans le cadre de ce transfert de compétences, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation a été adopté le 28 juin 2018.

L'article 16 de l'arrêté du 28 juin 2018 modifiait notamment l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994. Cet article prévoyait initialement une contribution à charge des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation pour le « financement de l'Institut belge pour la Sécurité routière ». Cette contribution trouvait son fondement légal dans l'article 1, § 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles

technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Op grond van artikel 16 van het besluit van 28 juni 2018 werd deze bijdrage vanaf 30 juli 2018 (datum van inwerkingtreding van het besluit van 28 juni 2018) geregeld en geïnd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en aldus in het Verkeersveiligheidsfonds bij Brussel Mobiliteit gestort, « tot de financiering van het door Brussel Mobiliteit gevoerde gewestelijke verkeersveiligheids- en bewustmakingsbeleid ».

In het arrest nr. 196/2019 van 5 december 2019 kwalificeerde het Grondwettelijk Hof deze bijdrage echter als een belasting in de zin van artikel 170 van de Grondwet. Volgens het Grondwettelijk Hof « [staat] de overdracht aan de gewesten van de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, aangelegenheid die de bevoegdheid omvat om de erkenningsvoorwaarden te regelen die zijn opgelegd aan de instellingen belast met de controle van de voertuigen en de bevoegdheid om de verkeersveiligheid te bevorderen, [...] de gewesten evenwel niet toe afbreuk te doen aan de belasting ten laste van de instellingen voor de controle van de voertuigen die de federale Staat, vóór die bevoegdheidsoverdracht, heeft ingevoerd op grond van de fiscale bevoegdheid die hem is toegewezen bij artikel 170, § 1, van de Grondwet ». In het licht van artikel 170 van de Grondwet en artikel 1 van de wet van 23 januari 1989 is het niet mogelijk voor de gemeenschappen en de gewesten om « belastingen te heffen op fiscale materies die reeds het voorwerp uitmaken van een federale belasting indien de noodzakelijkheid van de uitoefening van de federale fiscale bevoegdheid wordt aangetoond ». Evenmin kunnen de gemeenschappen en de gewesten « de bestemming van een door de federale overheid ingevoerde belasting wijzigen of de opbrengst ervan innen buiten de gevallen die uitdrukkelijk zijn beoogd bij de bijzondere wet van 16 januari 1989 », aldus het Grondwettelijk Hof. De gewesten konden de voormelde bijdrage bijgevolg niet regelen en de opbrengst ervan niet innen, zolang deze bijdrage een federale rechtsgrond had in artikel 1, § 1, tweede lid van de wet van 21 juni 1985.

In navolging van dit arrest van het Grondwettelijk Hof heeft de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het arrest nr. 247.859 van 23 juni 2020 artikel 16 van het besluit van 28 juni 2018 vernietigd, om de reden dat het niet toekwam aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « om de bestemming van de in artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 194 door de federale overheid ingevoerde belasting te wijzigen of de opbrengst ervan te innen of op dezelfde materie in een eigen gewestelijke belasting te voorzien ».

Om tegemoet te komen aan deze in de feiten onsamenvangende situatie (waarbij de Gewesten wel materieel bevoegd zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid, maar niet de fiscale bijdrage ter financiering van dat beleid kunnen regelen of innen), heeft de federale wetgever de wet van

doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Sur la base de l'article 16 de l'arrêté du 28 juin 2018, cette contribution a été réglementée et perçue par la Région de Bruxelles-Capitale et versée au Fonds de Sécurité routière de Bruxelles Mobilité à partir du 30 juillet 2018 (date de l'entrée en vigueur de l'arrêté du 28 juin 2018), afin de contribuer « au financement de la politique régionale en matière de sécurité routière et de sensibilisation à la sécurité routière menée par Bruxelles Mobilité ».

Dans son arrêt n° 196/2019 du 5 décembre 2019, la Cour constitutionnelle a toutefois qualifié cette contribution d'impôt au sens de l'article 170 de la Constitution. Selon la Cour constitutionnelle, « le transfert aux régions de la compétence en matière de sécurité routière, dont relèvent la compétence de régler les conditions d'agrément imposées aux organismes chargés du contrôle des véhicules et celle de promouvoir la sécurité routière, n'autorise toutefois pas aux régions de porter atteinte à la taxe à charge des organismes de contrôle des véhicules que l'État fédéral a instaurée, avant ce transfert de compétence, sur la base de la compétence fiscale qui lui est attribuée par l'article 170, § 1^{er}, de la Constitution ». Au vu de l'article 170 de la Constitution et de l'article 1^{er} de la loi du 23 janvier 1989, il est impossible pour les communautés et les régions « de lever des impôts dans des matières fiscales qui font déjà l'objet d'une imposition fédérale, si la nécessité de l'exercice de la compétence fiscale fédérale est démontrée ». D'après la Cour constitutionnelle, les communautés et les régions ne peuvent pas non plus « modifie[r] la destination d'un impôt établi par l'autorité fédérale ou en [percevoir] le produit en dehors des cas expressément visés par la loi spéciale du 16 janvier 1989 ». Les régions ne pouvaient par conséquent pas valablement réglementer la contribution ni en percevoir les recettes tant que cette contribution disposait d'une base juridique fédérale dans l'article 1, § 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 21 juin 1985.

En conséquence de cet arrêt de la Cour constitutionnelle, la section du contentieux administratif du Conseil d'État a annulé l'article 16 de l'arrêté du 28 juin 2018 dans un arrêt n° 247.859 du 23 juin 2020, au motif qu'il n'appartenait pas à la Région de Bruxelles-Capitale « de modifier la destination de l'impôt adopté par l'autorité fédérale dans l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 ou d'en percevoir les recettes ou de prévoir un impôt régional propre dans la même matière » (traduction libre du néerlandais).

Afin de répondre à cette situation incohérente dans les faits (dans laquelle les Régions étaient matériellement compétentes pour la politique en matière de sécurité routière mais ne pouvaient pas réglementer ni percevoir la contribution fiscale destinée à financer cette politique),

31 juli 2020 (*Belgisch Staatsblad* van 18 december 2020) tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen uitgevaardigd. De bedoeling van deze wet is dat « de belastbare materie niet langer bezet wordt en de gewesten bijgevolg in de mogelijkheid gesteld worden om de bijdrage die de keuringsinstellingen betalen, te regelen en te innen » (*Parl. St. Kamer* 2019-2020, nr. 1398/001, 5). Meer bepaald werden in artikel 1, § 1, tweede lid van de wet van 21 juni 1985 de woorden « en op hun bijdrage tot de financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen ; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instelling zijn toevertrouwd » opgeheven. Eveneens werd artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 opgeheven.

De wet van 31 juli 2020 heeft uitwerking vanaf 1 juli 2014, « met name de datum van inwerkingtreding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde Staatshervorming die de hoger bedoelde bevoegdheden inzake het BIVV heeft overgedragen aan de gewesten. Dit is ook de datum vanaf dewelke het ook effectief de bedoeling was om de gewesten bevoegd te maken voor de inning en het regelen van de bijdrage. » De terugwerkende kracht werd verantwoord als volgt (*Parl. St. Kamer* 2019-2020, nr. 1398/001, 6-7) :

« De terugwerkende kracht van de regeling is noodzakelijk vanuit het oogpunt van de rechtszekerheid. Sedert de zesde Staatshervorming – en volledig in de lijn met de parlementaire voorbereidingen hierbij – zijn de Gewesten de bijdrage immers zelf gaan innen. Om deze situatie te bestendigen en rechtsonzekerheid te vermijden, is het noodzakelijk om de opheffing van de federale rechtsbasis op 1 juli 2014 uitwerking te laten krijgen. Door de opheffing van de federale rechtsbasis met ingang van 1 juli 2014 gaat het sedert die datum om een zogenaamde « maagdelijke materie » en kunnen de gewesten met ingang van die datum zelf een rechtsbasis verlenen voor de bijdragen. Artikel 170, § 2, tweede lid, van de Grondwet in samenhang gelezen met de wet van 23 januari 1989 betreffende de in artikel 110, §§ 1 en 2 (thans artikel 170, §§ 1 en 2 van de Grondwet) van de Grondwet bedoelde belastingsbevoegdheid verzetten zich er aldus niet langer tegen dat de bijdrage sedert 1 juli 2014 door de gewesten wordt geregeld. Vermits het van meet af aan de bedoeling was om de bijdrage over te dragen en de bijdrage in de praktijk ook effectief betaald werd aan de gewesten, ligt deze regeling ook volledig in de lijn met wat de rechtszoekende redelijkerwijze kon en heeft verwacht en wordt de

le législateur fédéral a adopté la loi du 31 juillet 2020 (*Moniteur Belge* du 18 décembre 2020) modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et modifiant l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. L'objectif de cette loi est « que la matière imposable visée n'y soit plus mentionnée et que les Régions puissent dès lors réglementer et percevoir la contribution des organismes de contrôle » (*Doc. parl. Chambre* 2019-2020, n° 1398/001, 5). Plus précisément, cette loi a abrogé les mots « et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière ; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes » dans l'article 1, § 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 21 juin 1985. Elle a également abrogé l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

La loi du 31 juillet 2020 produit ses effets à partir du 1^{er} juillet 2014, « c'est-à-dire à la date d'entrée en vigueur de la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'État, qui a transféré aux Régions les compétences susvisées relatives à l'IBSR. C'est aussi la date à partir de laquelle il avait effectivement été envisagé d'habiliter les Régions à réglementer et percevoir la contribution visée. » L'effet rétroactif a été justifié comme suit (*Doc. parl. Chambre* 2019-2020, n° 55-1398/001, 6-7) :

« L'effet rétroactif de la réglementation est nécessaire dans un souci de sécurité juridique. Depuis la sixième réforme de l'État – et dans la droite ligne des travaux préparatoires –, les Régions ont en effet commencé à percevoir elles-mêmes la contribution. Pour pérenniser cette situation et éviter toute insécurité juridique, il faut que la suppression du fondement juridique fédéral produise ses effets le 1^{er} juillet 2014. Par suite de la suppression du fondement juridique fédéral au 1^{er} juillet 2014, cette matière est devenue « vierge » à partir de cette date et les Régions peuvent conférer elles-mêmes un fondement juridique aux contributions à partir de cette date. L'article 170, § 2, alinéa 2, de la Constitution, lu conjointement avec la loi du 23 janvier 1989 en ce qui concerne la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1^{er} et 2 de la Constitution (actuel article 170, §§ 1^{er} et 2 de la Constitution), ne s'oppose donc plus à ce que la contribution soit réglée par les Régions depuis le 1^{er} juillet 2014. Dès lors que l'objectif était, dès le départ, de transférer la contribution et que cette dernière était, en pratique, effectivement payée aux Régions, cette réglementation s'inscrit aussi dans la droite ligne de ce à quoi le justiciable pouvait s'attendre et s'attendait raisonnablement, et il n'est ainsi pas porté atteinte à la prévisi-

voorzienbaarheid van het recht aldus niet aangetast. Door de Gewesten in de mogelijkheid te stellen om de inkomsten die de zesde Staatshervorming hen beoogden toe te bedelen ook te behouden, wordt de financiering van de hoger vermelde bevoegdheidsoverdrachten en de eenheid van opzet die bestond tussen de bevoegdheidsoverdracht en de overdracht van de bijdrage, ook effectief gerealiseerd. De terugwerkende kracht is tot slot ook noodzakelijk voor de goede werking en continuïteit van de openbare dienst en de uitoefening van de gewestbevoegdheden in het bijzonder. Indien de gewesten niet in de mogelijkheid gesteld worden om met ingang van 1 juli 2014 zelf een rechtsbasis te creëren voor de bijdragen, heeft dit nefaste invloed op hun begrotingen. ».

In navolging van de wet van 31 juli 2020 beoogt dit ontwerp van ordonnantie op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een rechtsgrond in te voeren voor de bijdrage verschuldigd door de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

De Raad van State heeft advies uitgebracht over deze voorontwerp van ordonnantie en heeft geen opmerkingen gemaakt (advies 70.195/4 van 18 oktober 2021).

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel vormt de rechtsgrond voor de maandelijkse bijdrage tot de financiering van het door Brussel Mobiliteit gevoerde gewestelijke verkeersveiligheids- en bewustmakingsbeleid, verschuldigd door de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen. In het licht van het wettigheidsbeginsel in fiscale zaken werd ervoor gekozen om onder meer het precieze tarief van de bijdrage te regelen bij ordonnantie, en niet langer in een uitvoeringsbesluit, zoals het geval was in de inmiddels opgeheven federale regeling. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wordt daarnaast belast met de inning en de controle van de bijdrage. Zij kan daarvoor de nadere regels vaststellen. Ook de bevoegdheid van de Regering om erkenningsvoorwaarden met betrekking tot de betaling van de bijdrage op te leggen ten aanzien van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, blijft behouden.

Artikel 3

Dit artikel kent terugwerkende kracht toe aan deze ordonnantie, die uitwerking zal hebben vanaf de datum van de inwerkingtreding van het door de Raad van State vernietigde besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke

bilité du droit. En permettant aux Régions de conserver les revenus que la sixième réforme de l'État visait à leur octroyer, nous réalisons effectivement le financement des transferts de compétences précitées ainsi que l'unité d'intention qui existait entre le transfert de compétences et le transfert de la contribution. L'effet rétroactif est également nécessaire pour garantir le bon fonctionnement et la continuité du service public et assurer l'exercice des compétences régionales en particulier. Si on n'offre pas la possibilité aux Régions de créer elles-mêmes un fondement juridique pour les contributions à partir du 1^{er} juillet 2014, cela aura une incidence néfaste sur leurs budgets. ».

Suite à la loi du 31 juillet 2020, le présent projet d'ordonnance a pour but d'insérer une base juridique au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale pour la contribution à charge des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Le Conseil d'État a rendu son avis sur le présent projet d'ordonnance, il n'a pas émis de remarque (avis 70.195/4 du 18 octobre 2021).

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite aucun commentaire.

Article 2

Cet article constitue la base juridique pour la contribution mensuelle au financement de la politique régionale en matière de sécurité routière et de sensibilisation à la sécurité routière menée par Bruxelles Mobilité dont sont redevables les organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. Au vu du principe de légalité en matière fiscale, il a été décidé de régler entre autres le tarif précis de la contribution par ordonnance, et plus par arrêté d'exécution comme c'était le cas dans la réglementation fédérale désormais abrogée. En outre, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est chargé de la perception et du contrôle de la contribution, et peut en déterminer les modalités. La compétence du Gouvernement pour imposer des conditions d'agrément aux organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation qui portent sur le paiement de la contribution, subsiste également.

Article 3

Cet article confère un effet rétroactif à la présente ordonnance, qui commencera ainsi à produire ses effets à partir du 30 juillet 2018, c'est-à-dire la date de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement de la Région de

Regering van 28 juni 2018, met name 30 juli 2018. Dit is het tijdstip waarop de inning van de bijdrage op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een aanvang heeft genomen.

De terugwerkende kracht van de regeling is noodzakelijk vanuit het oogpunt van de rechtszekerheid, vermits het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bijdrage met ingang van 30 juli 2018 zelf heeft geïnd bij de betrokken instellingen. De federale overheid van haar kant heeft geen bijdragen ten laste van de instellingen meer geïnd sinds de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 op 1 juli 2014. Daarbij moet worden opgemerkt dat de ordonnantie geen nieuwe regeling invoert in vergelijking met de voormalige, door de Raad van State vernietigde regeling op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er worden enkel bepalingen ingevoerd waarvan de bestemmingen, met name de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, de draagwijdte reeds kennen. Zij kunnen hierdoor dan ook niet verrast zijn. Daar komt bij dat, luidens de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, een vernietigingsarrest geen onaantastbaar recht doet ontstaan om voor altijd te worden vrijgesteld van een bepaalde bijdrage, in het bijzonder wanneer de nieuwe rechtsgrond voor de bijdrage precies beoogt om de onregelmatigheid te herstellen die tot de vernietiging heeft geleid (zie o.m. GWh 17 december 2003, nr. 164/2003, B.5.2). Ter zake kan ook worden verwezen naar de reeds geciteerde toelichting bij de opheffing van de rechtsgrond voor de federale bijdrage door de wet van 31 juli 2020 (*Parl. St. Kamer 2019-20*, nr. 55-1398/001, 6-7), die *mutatis mutandis* geldt voor de invoering van een rechtsgrond voor de bijdrage op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De terugwerkende kracht is bovendien ook noodzakelijk voor de goede werking en continuïteit van de openbare dienst, en met name om financiële en administratieve moeilijkheden te voorkomen. De opbrengsten van de bijdrage maken immers het merendeel uit van de middelen ter financiering van de gewestelijke bevoegdheden inzake het verkeersveiligheidsbeleid, waardoor deze bijdrage onontbeerlijk is voor de uitoefening van die bevoegdheden.

Niet alleen leidt de terugwerkende kracht bijgevolg niet tot rechtsonzekerheid, zij wordt ook verantwoord door uitzonderlijke omstandigheden.

Om deze redenen spreekt het overigens voor zich dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering eveneens terugwerkende kracht zal kunnen toekennen aan de bepalingen genomen ter uitvoering van deze ordonnantie, en in het bijzonder aan de daartoe uit te vaardigen wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Bruxelles-Capitale du 28 juin 2018 qui a été annulé par le Conseil d'État. Il s'agit de la date à laquelle la perception de la contribution a débuté au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'effet rétroactif conféré à cette réglementation est nécessaire pour assurer la sécurité juridique, étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale a perçu elle-même la contribution depuis le 30 juillet 2018 auprès des organismes en question. L'autorité fédérale n'a quant à elle perçu aucune contribution à charge de ces organismes depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2014, de la loi spéciale du 6 janvier 2014. Il convient de souligner que la présente ordonnance n'ajoute aucune disposition nouvelle par rapport à la réglementation annulée par le Conseil d'État au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale. Les dispositions qui sont insérées par la présente ordonnance sont des dispositions dont les destinataires, c'est-à-dire les organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, connaissent déjà la portée. Ils ne peuvent donc pas être pris au dépourvu par celles-ci. En outre, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, un arrêt d'annulation ne donne pas lieu au droit absolu d'être exempté pour de bon d'une contribution donnée, en particulier lorsque la nouvelle base juridique de la contribution vise précisément à rectifier l'irrégularité qui a conduit à l'annulation (voir entre autres C.const. 17 décembre 2003, n° 164/2003, B.5.2). En l'espèce, l'on peut également renvoyer à l'exposé précité relatif à l'abrogation de la base juridique pour la contribution fédérale par la loi du 31 juillet 2020 (*Doc. parl. Chambre 2019-20*, n° 55-1398/001, 6-7), qui vaut *mutatis mutandis* pour l'adoption d'une base juridique pour la contribution au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale.

De plus, l'effet rétroactif est également nécessaire pour assurer le bon fonctionnement et la continuité du service public, et notamment pour éviter la survenance de difficultés financières et administratives. Les recettes de la contribution constituent en effet la plus grande partie des moyens de financement des compétences régionales concernant la politique en matière de sécurité routière, ce qui rend cette contribution indispensable pour l'exercice de ces compétences.

En conséquence, non seulement l'effet rétroactif ne cause aucune insécurité juridique, mais il est également justifié par des circonstances exceptionnelles.

Pour ces raisons, il est établi que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pourra également conférer un effet rétroactif aux dispositions adoptées en exécution de la présente ordonnance, et en particulier à la modification de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 qui devra avoir lieu en conséquence.

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

Elke VAN den BRANDT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

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

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

ot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

HOOFDSTUK 1

Artikel 1

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

Artikel 2

Artikel 1, § 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 27 november 1996 en 31 juli 2020, wordt aangevuld met een lid, luidende :

«De instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen dragen elke maand bij tot de financiering van het door het Brussel Mobiliteit gevoerde gewestelijke verkeersveiligheids- en bewustmakingsbeleid. Deze bijdrage bedraagt zes procent van de totale netto-ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die aan deze instellingen zijn toevertrouwd, namelijk de geïnde vergoedingen na aftrek van de btw en de bijdrage bedoeld in dit lid. De in het tweede lid bedoelde erkenningsvoorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op deze bijdrage. De Regering kan de nadere regels met betrekking tot de controle en de inning van de bijdrage bepalen.»

Artikel 3

Deze ordonnantie heeft uitwerking met ingang van 30 juli 2018.

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOUMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

CHAPITRE 1^{ER}

Article 1^{er}

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

Article 2

L'article 1, § 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les lois du 18 juillet 1990, 27 novembre 1996 et 31 juillet 2020, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

«Les organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation contribuent chaque mois au financement de la politique régionale en matière de sécurité routière et de sensibilisation à la sécurité routière menée par Bruxelles Mobilité. Cette contribution s'élève à six pour cent des recettes totales nettes qui résultent des missions confiées à ces organismes, c'est-à-dire des redevances perçues après déduction de la TVA et de la contribution visée au présent alinéa. Les conditions d'agrément visées au second alinéa peuvent également porter sur cette contribution. Le Gouvernement peut déterminer les modalités du contrôle et de la perception de la contribution.»

Article 3

La présente ordonnance produit ses effets à partir du 30 juillet 2018.

Brussel, 17/06/2021.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

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

Elke VAN den BRANDT

Bruxelles, le 17/06/2021.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière

Elke VAN den BRANDT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 16 september 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp⁽¹⁾ van ordonnantie « tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen ».

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 18 oktober 2021. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Christine HOREVOETS, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies (nr. 70.195/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 18 oktober 2021.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten « op de Raad van State », gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp ‡, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft behoeft over het voorontwerp geen enkele opmerking te worden gemaakt.

De Griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De Voorzitter,

Martine BAGUET

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 16 septembre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet⁽¹⁾ d'ordonnance « modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 18 octobre 2021. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Christine HOREVOETS, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis (n° 70.195/4), dont le texte suit, a été donné le 18 octobre 2021.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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 n'appelle aucune observation.

Le Greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le Président,

Martine BAGUET

(1) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

(1) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

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

Artikel 2

Artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 27 november 1996 en 31 juli 2020, wordt aangevuld met een lid, luidend :

« De instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen dragen elke maand bij tot de financiering van het door het Brussel Mobiliteit gevoerde gewestelijke verkeersveiligheids- en bewustmakingsbeleid. Deze bijdrage bedraagt zes procent van de totale netto-ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die aan deze instellingen zijn toevertrouwd, namelijk de geïnde vergoedingen na aftrek van de btw en de bijdrage bedoeld in dit lid. De in het tweede lid bedoelde erkenningsvoorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op deze bijdrage. De Regering kan de nadere regels met betrekking tot de controle en de inning van de bijdrage bepalen. ».

Artikel 3

Deze ordonnantie heeft uitwerking met ingang van 30 juli 2018.

PROJET D'ORDONNANCE

modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

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

Article 2

L'article 1, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les lois des 18 juillet 1990, 27 novembre 1996 et 31 juillet 2020, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Les organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation contribuent chaque mois au financement de la politique régionale en matière de sécurité routière et de sensibilisation à la sécurité routière menée par Bruxelles Mobilité. Cette contribution s'élève à six pour cent des recettes totales nettes qui résultent des missions confiées à ces organismes, c'est-à-dire des redevances perçues après déduction de la TVA et de la contribution visée au présent alinéa. Les conditions d'agrément visées au second alinéa peuvent également porter sur cette contribution. Le Gouvernement peut déterminer les modalités du contrôle et de la perception de la contribution. ».

Article 3

La présente ordonnance produit ses effets à partir du 30 juillet 2018.

Brussel, 24 december 2021.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

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

Elke VAN den BRANDT

Bruxelles, le 24 décembre 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT