



GEWONE ZITTING 2021-2022

3 MEI 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**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevr. Ingrid PARMENTIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter.

Plaatsvervanger: de heer Jamal Ikazban.

Andere leden: mevr. Hilde Sabbe, de heer Sevket Temiz.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-487/1 – 2021/2022: Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

3 MAI 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**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Ingrid PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mme Cieltje Van Achter.

Membre suppléant : M. Jamal Ikazban.

Autres membres : Mme Hilde Sabbe, M. Sevket Temiz.

Voir :

Document du Parlement :

A-487/1 – 2021/2022 : Projet d'ordonnance.

I. Uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt

Minister Elke Van den Brandt legt uit dat de zesde staatshervorming van de technische keuring van voertuigen en de rijopleiding een gewestelijke bevoegdheid heeft gemaakt. Vóór de regionalisering droegen alle technische keuringsondernemingen bij tot de financiering van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) ten belope van 6% van de netto-ontvangsten (oude versie van artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994). Artikel 1, § 1, tweede lid 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, vormde de rechtsgrondslag voor deze bijdrage.

Om deze bijdrage in het Verkeersveiligheidsfonds bij Brussel Mobiliteit te kunnen storten, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest artikel 22 aangepast 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.

In zijn arrest nr. 196/2019 van 5 december 2019 heeft het Grondwettelijk Hof deze bijdrage echter als een belasting betiteld in de zin van artikel 170 van de Grondwet. Artikel 170 van de Grondwet en artikel 1 van de wet van 23 januari 1989 beletten "de gemeenschappen en de gewesten 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". Volgens het Grondwettelijk Hof mogen de gemeenschappen en gewesten evenmin "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".

De gewesten waren dus niet bevoegd om de bijdrage te regelen noch om de ontvangsten ervan te innen, zolang de rechtsgrondslag voor deze bijdrage in artikel 1, § 1, tweede lid van de wet van 21 juni 1985 stond. De gewesten waren bevoegd voor het beleid inzake verkeersveiligheid maar de fiscale bijdrage ter financiering van dit beleid mochten ze niet regelen of innen.

De federale wetgever heeft alle belastingkwesties weggehaald via de wet van 31 juli 2020, zodat de gewesten de bijdrage van de technische controle-instellingen kunnen regelen en innen. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 juli 2014, de datum waarop ook de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde Staatshervorming in werking trad. Op basis van deze wet werden de gewesten bevoegd voor de voormelde aangelegenheden i.v.m. het BIVV. Sinds deze datum zijn de gewesten ook

I. Exposé de la ministre Elke Van den Brandt

La ministre Elke Van den Brandt explique que la sixième réforme de l'État a régionalisé la compétence du contrôle technique des véhicules et de la formation à la conduite. Avant la régionalisation, l'ensemble des organismes de contrôle technique et centres d'examen contribuait au financement de l'Institut belge pour la Sécurité routière (I.B.S.R.) à hauteur de 6 % des recettes nettes (ancien article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994). Cette contribution trouvait son fondement légal dans l'article 1, § 1, alinéa 2 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

La Région bruxelloise a modifié l'article 22 de 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, afin de pouvoir transférer cette contribution vers le fond sécurité routière de 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. Au vu de l'article 170 de la Constitution et de l'article 1er 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 «modifier 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 à l'article 1er, § 1er, alinéa 2 de la loi du 21 juin 1985. 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.

Dans la loi du 31 juillet 2020, le législateur fédéral a abrogé toutes les dispositions relatives aux matières imposables, afin que les régions puissent réglementer et percevoir la contribution des organismes de contrôle technique. Cette loi produit ses effets à partir du 1er 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

daadwerkelijk gemachtigd om de bedoelde bijdrage te regelen en te innen.

Sinds de zesde staatshervorming innen de gewesten zelf de bijdrage bij de instellingen. Om deze situatie te verankeren en alle rechtsonzekerheid te vermijden, legt dit ontwerp van ordonnantie de wettelijke grondslag voor de bijdrage die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest oplegt aan de instellingen die belast zijn met de controle op de in het verkeer gestelde voertuigen.

De terugwerkende kracht is ook vereist met het oog op de goede werking en de continuïteit van de openbare dienstverlening, en de uitoefening van de gewestbevoegdheden in het bijzonder. Dit ontwerp van ordonnantie heeft geen gevolgen voor de werking van de technische keuringsondernemingen en examencentra. Het dient enkel om een bestaande situatie te regulariseren.

II. Algemene bespreking

De heer David Weytsman wijst erop dat als verkeersveiligheid een prioriteit is, daar dan ook de nodige investeringen in moeten worden gedaan. Alles wat daartoe bijdraagt, krijgt de steun van de spreker. Hij vraagt evenwel om enkele toelichtingen.

Wat vinden de keuringscentra van de hervorming? De federale wetgever heeft de wet van 21 juni 1985 aangepast in juli 2020. Waarom heeft het dan anderhalf jaar geduurd voordat het Gewest in actie schoot?

Waarom wordt de bijdrage voor het BIVV behouden op 6% van de ontvangsten? Wat de basis van die ontvangsten betreft, vraagt de heer Weytsman of ook rekening wordt gehouden met de ontvangsten uit de technische keuring van motorfietsen, die binnenkort van toepassing zal zijn?

Die ontvangsten zouden voor de verkeersveiligheid moeten worden bestemd. Ze worden echter door de Raad van State als belastingen beschouwd. Dat betekent dat het beginsel van de universaliteit van de belasting erop van toepassing is. Om welke redenen worden die middelen toegewezen aan een fonds voor de verkeersveiligheid?

De heer Arnaud Verstraete vindt dat het ontwerp van ordonnantie er enkel toe strekt de bestaande situatie te regulariseren. Dat is een kwestie van goed bestuur, rechtszekerheid en stabiliteit voor ons verkeersveiligheidsbeleid. Daarom heeft het ontwerp terugwerkende kracht.

Mevrouw Cieltje Van Achter wijst erop dat het onderwerp weliswaar van technische aard is, maar aantoonbaar dat de laatste staatshervorming tot veel complexiteit heeft geleid. Het valt te betreuren dat de federale Staat de reeds bestaande wetbepalingen van de Gewesten heeft aangevallen en dat de correcte uitvoering van de regels betreffende de hervorming van de instellingen voor de rechtbanken moest worden afdgedwongen.

De ontvangsten zullen voortaan niet meer worden

laquelle il avait effectivement été envisagé d'habiliter les régions à réglementer et percevoir la contribution visée.

Depuis la sixième réforme de l'État, les régions ont commencé à percevoir elles-mêmes la contribution des organismes. Pour pérenniser cette situation et éviter toute insécurité juridique, 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.

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. Ce projet d'ordonnance n'a aucun effet sur le fonctionnement des organismes de contrôle technique – centre d'examens, mais sert à régulariser une situation existante.

II. Discussion générale

M. David Weytsman avance que si la sécurité routière est une priorité, elle doit recevoir les investissements requis. Tout ce qui y participe reçoit le soutien de l'orateur. Celui-ci aimerait néanmoins recevoir quelques éclaircissements.

Quelle est la position des centres de contrôle à l'égard de cette réforme ? Le législateur fédéral a adapté la loi du 21 juin 1985 en juillet 2020. Pourquoi dès lors avoir attendu un an et demi avant d'intervenir au niveau de notre Région ?

Pourquoi avoir maintenu à 6% le taux des recettes allouées à l'I.B.S.R. ? En ce qui concerne la base de ces recettes, M. Weytsman demande si les recettes issues du contrôle technique des motos, qui trouvera prochainement à s'appliquer, seront aussi prises en compte dans cette base ?

Ces recettes devraient être affectées à la sécurité routière. Or, elles sont qualifiées d'impôts par le Conseil d'Etat, ce qui implique de se soumettre au principe d'universalité de l'impôt. Pour quels motifs ces moyens sont-ils affectés à un fonds de sécurité routière ?

M. Arnaud Verstraete estime que ce projet d'ordonnance n'a pas d'autre but que de régulariser la situation existante. C'est une question de bonne gouvernance, de sécurité juridique et de stabilité pour notre politique de sécurité routière. C'est ce qui explique l'effet rétroactif du projet.

Mme Cieltje Van Achter indique que le sujet est certes technique, mais il montre que la dernière réforme de l'Etat a induit beaucoup de complexités. Il est regrettable que l'Etat fédéral ait attaqué les dispositions légales prises précédemment par les régions et qu'il ait fallu passer par les tribunaux pour que les règles de réformes institutionnelles soient correctement mises en œuvre.

Les recettes ne seront désormais plus destinées au

bestemd voor de financiering van VIAS, het vroegere BIVV, maar voor Brussel Mobiliteit, de administratie belast met de verkeersveiligheid in ons Gewest. Zou de minister meer toelichtingen kunnen verstrekken over de huidige financiering van VIAS? Wordt het verlies aan ontvangsten gecompenseerd?

De heer Julien Uyttendaele vindt het van cruciaal belang dat het ontwerp van ordonnantie een antwoord biedt op de kritiek van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof. Elk Gewest moest zijn verantwoordelijkheid op zich nemen en de lacune wegwerken die de federale wetgever had achtergelaten. Het is weliswaar noodzakelijk dat het ontwerp van ordonnantie terugwerkende kracht heeft, maar waarom werd de Raad van State dan om een dringend advies gevraagd? Deze instelling is het beu om altijd maar dringende adviezen te moeten uitbrengen, terwijl de urgentie soms relatief is.

Minister Elke Van den Brandt bevestigt dat het ontwerp ertoe strekt de situatie te regulariseren. Daarom blijft het percentage van de ontvangsten die voor het verkeersveiligheidsbeleid worden bestemd, op 6%, in lijn met de bestaande praktijk. Het ontwerp zal dus in de praktijk niets veranderen voor de keuringscentra, die uiteraard werden geraadpleegd. Ze waren vragende partij voor deze regularisatie.

Het huidige ontwerp van ordonnantie kon niet worden ingediend voordat de federale wetgever de desbetreffende bepalingen in de wet van 1985 had opgeheven. Voorts heeft de regering de Raad van State om een advies binnen dertig dagen gevraagd. Dat is helemaal niet abnormaal.

De geïnde ontvangsten worden gestort in een begrotingsfonds voor verkeersveiligheid. In dat verband werkt het Gewest samen met VIAS en zal het erop toezien dat die middelen adequaat aangewend worden.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Geen enkel artikel lokt commentaar uit.

Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

financement de VIAS, dont l'ancienne dénomination est l'I.B.S.R, mais à Bruxelles Mobilité, qui est l'administration chargée dans notre Région de la sécurité routière. La ministre pourrait-elle apporter plus de précision sur le financement actuel de VIAS ? Ces pertes de recettes sont-elles compensées ?

M. Julien Uyttendaele dit qu'il est crucial d'apporter par ce projet d'ordonnance une réponse aux critiques du Conseil d'Etat et de la Cour constitutionnelle. Chaque région a dû prendre ses responsabilités et combler le vide laissé par le législateur fédéral. L'effet rétroactif de l'ordonnance en projet est certes indispensable, mais pourquoi dès lors avoir demandé au Conseil d'Etat de rendre un avis en urgence ? Cet organe est las d'être saisi de très nombreuses demandes d'avis en urgence, alors que celle-ci est parfois relative.

La ministre Elke Van den Brandt confirme que ce projet poursuit un but de régularisation. C'est pourquoi le taux des recettes allouées à la politique de sécurité routière a été maintenu à 6%, dans la continuité de la pratique existante. Ce projet ne changera donc rien dans les faits pour les centres de contrôle, qui ont bien entendu été consultés. Ils étaient demandeurs de cette opération de régularisation.

Le présent projet d'ordonnance ne pouvait être déposé avant que le législateur fédéral n'abroge les dispositions concernées dans la loi de 1985. Par ailleurs, le gouvernement a demandé un avis au Conseil d'Etat dans un délai de trente jours, ce qui n'a rien d'anormal.

Les recettes perçues sont versées dans un fonds budgétaire destiné à la sécurité routière. La Région collabore dans ce cadre avec l'Institut VIAS et veillera à l'usage idoine de ces moyens.

III. Discussion des articles et votes

Aucun article ne suscite de commentaire.

Votes

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article 2 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

**IV. Stemming over het ontwerp van
ordonnantie in zijn geheel**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Ingrid PARMENTIER

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

**IV. Vote sur l'ensemble du projet
d'ordonnance**

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Ingrid PARMENTIER

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL