



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 57.429/4
du 18 mai 2015

advies 57.429/4
van 18 mei 2015

sur

over

un avant-projet d'ordonnance
de la Région de
Bruxelles-Capitale
'introduisant un prélèvement
kilométrique en Région de
Bruxelles-Capitale sur les
poids lourds prévus ou utilisés
pour le transport par route de
marchandises, en
remplacement de
l'Eurovignette'

een voorontwerp van
ordonnantie van de Brussels
Hoofdstedelijk Gewest 'tot
invoering van een
kilometerheffing in het
Brussels Hoofdstedelijk
Gewest voor zware voertuigen
bedoeld of gebruikt voor het
vervoer van goederen over de
weg, ter vervanging van het
Eurovignet'

Le 16 avril 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance 'introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 18 mai 2015. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Colette GIGOT, greffier.

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 Pierre LIÉNARDY.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 18 mai 2015.

*

Op 16 april 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 18 mei 2015. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE en Bernard BLERO, staatsraden, en Colette GIGOT, 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 Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 18 mei 2015.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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 appelle les observations suivantes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. Dans son avis 57.359/VR, donné le 9 avril 2015 sur un avant-projet d'ordonnance 'portant assentiment à l'accord de Coopération du 27 mars 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles', la section de législation a formulé l'observation suivante¹, à propos de sa conformité à la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 'relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures' (ci-après la directive 1999/62/CE) :

« 4. L'article 7nonies de la directive 1999/62/CE précitée, dispose :

'Article 7nonies

1. Au moins six mois avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure, les États membres communiquent à la Commission :

a) pour les dispositifs de péage autres que ceux comportant des péages de concession :

– les valeurs unitaires et les autres paramètres appliqués pour le calcul des différents éléments de coût des infrastructures, et

– des informations claires sur les véhicules couverts par leurs systèmes de péage et l'étendue géographique du réseau, ou d'une partie de celui-ci, pris en compte dans chaque calcul des coûts, et sur la fraction des coûts que lesdits systèmes visent à recouvrer ;

b) pour les dispositifs de péage comportant des péages de concession :

– les contrats de concession ou les modifications notables apportées à ces contrats,

– le scénario de base sur lequel le concédant a fondé l'avis de concession visé à l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services [...] ; ce scénario de base inclut l'estimation des

¹ Voir, dans le même sens, l'avis 54.669/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 27 mars 2014 'portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles' (Doc. parl., Parl. wall., 2013-2014, n° 977/1, pp. 60-64).

coûts, tels qu'ils sont définis à l'article 7^{ter}, paragraphe 1, envisagés dans le cadre de la concession, ainsi que l'estimation du trafic prévu, selon les types de véhicules, les niveaux de péage envisagés et l'étendue géographique du réseau concerné par le contrat de concession.

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1, la Commission rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7^{sexies} sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9^{quater}.

3. Avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes, les États membres communiquent à la Commission :

a) des informations précises permettant de localiser les tronçons routiers sur lesquels il est prévu de percevoir la redevance pour coûts externes et indiquant la classe des véhicules, le type des routes et les périodes de temps exactes en fonction desquels elle variera ;

b) le montant envisagé de la redevance pour coûts externes moyenne pondérée et le montant total des recettes prévu ;

c) le cas échéant, le nom de l'autorité désignée en application de l'article 7^{quater}, paragraphe 4, pour fixer le montant de la redevance, ainsi que le nom de son représentant ;

d) les paramètres, données et informations nécessaires pour établir les modalités d'application de la méthode de calcul figurant à l'annexe III^{bis}.

4. La Commission rend une décision sur le fait de savoir si les obligations énoncées aux articles 7^{ter}, 7^{quater}, 7^{undecies}, ou à l'article 9, paragraphe 2, sont respectées, au plus tard :

a) six mois après la communication du dossier visé au paragraphe 3 ; ou

b) le cas échéant, dans un délai supplémentaire de trois mois après la réception des informations complémentaires prévues au paragraphe 3 à la demande de la Commission.

L'État membre concerné adapte la redevance pour coûts externes proposée afin de se mettre en conformité avec la décision. La décision de la Commission est mise à la disposition du comité visé à l'article 9^{quater}, du Parlement européen et du Conseil².

Eu égard aux modifications apportées à la formule de tarification du prélèvement kilométrique, et à la suppression du tarif forfaitaire pour une utilisation de 24 heures, qui résultent de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité, il conviendra de vérifier si les futures législations et réglementations régionales relatives au système de télépéage restent conformes aux informations sur la base desquelles la Commission européenne a donné un avis le 28 mai 2014, conformément à l'article 7^{nonies}, paragraphe 2, précité, de la directive 1999/62/CE.

À défaut, ou en cas de doute, une nouvelle procédure de demande d'avis devra être accomplie préalablement à l'entrée en vigueur du système ».

Cette observation vaut également pour l'avant-projet d'ordonnance examiné².

² La section de législation s'est exprimée dans les mêmes termes dans l'avis 57.340/4 donné le 27 avril 2015 sur avant-projet de décret 'instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes'.

2. L'article 3 de l'ordonnance du 29 mars 2012 'portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale' dispose comme suit :

« Art. 3. Chaque ministre et secrétaire d'État intègre la dimension de genre dans toutes les politiques, mesures et actions relevant de ses compétences. À cet effet :

1° il ou elle veille à la mise en œuvre des objectifs stratégiques fixés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, et de l'intégration de la dimension du genre dans tous les nouveaux plans de gestion, dans tous les nouveaux contrats de gestion ainsi que dans tout autre instrument de planification stratégique des services publics bruxellois et des organismes d'intérêt public bruxellois qui relèvent de sa compétence. À cette fin, il ou elle approuve les indicateurs de genre pertinents permettant de mesurer le processus d'intégration de la dimension de genre et la réalisation des objectifs stratégiques ;

2° pour chaque projet d'acte législatif ou réglementaire, il ou elle établit un rapport d'évaluation de l'impact du projet sur la situation respective des femmes et des hommes.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale peut régler le modèle de rapport d'évaluation de l'impact, dit 'test gender' ;

3° il ou elle veille, dans le cadre des procédures de passation des marchés publics et d'octroi de subsides, à la prise en compte de l'égalité des femmes et des hommes et à l'intégration de la dimension de genre ».

L'article 3 de l'ordonnance du 29 mars 2012 est entré en vigueur le 10 juin 2014, en vertu de l'article 9, alinéa 1^{er}, de la même ordonnance ³.

Le 24 avril 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un arrêté 'portant exécution de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale'.

L'article 13 de cet arrêté dispose comme suit :

« Art. 13. § 1^{er}. Le rapport d'évaluation de l'impact sur les femmes et les hommes, appelé 'test genre', tel que défini à l'article 3 § 2 de l'ordonnance, est annexé au présent arrêté. Le 'test genre' est complété par les personnes qui rédigent une nouvelle réglementation. Cette personne peut être un collaborateur de cabinet ou un fonctionnaire de l'administration concernée.

§ 2. Le 'test genre' doit être complété avant la première mise à l'ordre du jour au Conseil des Ministres.

§ 3. Le résultat du test doit être considéré comme une évaluation indicative du projet.

§ 4. Le Ministre compétent veille à ce que le 'test genre' soit complété.

§ 5. En l'absence de 'test genre', un projet de réglementation ne peut être considéré comme complet et ne peut donc faire l'objet d'une discussion au Conseil des Ministres ».

³ Voir notamment, en ce sens, l'avis 56.385/4, donné le 18 juin 2014 par la section de législation sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 juin 2014 'modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant la liste des actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la Commission royale des Monuments et des Sites, de la Commission de Concertation ainsi que de mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte'.

Cet arrêté a été publié au *Moniteur belge* le 24 février 2015. Toutefois, selon son article 15, celui-ci « entre en vigueur le premier jour de la législature suivant celle durant laquelle a été adoptée l'ordonnance », soit le 10 juin 2014⁴.

Il appartient à l'auteur de l'avant-projet de veiller à l'accomplissement de la formalité prescrite préalablement à l'adoption du texte en projet.

3. L'avant-projet d'ordonnance examiné s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles', tel que modifié par l'accord de coopération modificatif qui fait actuellement l'objet d'une procédure d'assentiment parlementaire⁵.

Il conviendra de veiller à ne pas adopter l'avant-projet d'ordonnance examiné avant que l'accord de coopération modificatif ait reçu l'assentiment des trois législateurs régionaux.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Article 3

L'article 3 de l'avant-projet dispose que « [l]es recettes du prélèvement kilométrique [...] sont utilisés dans le respect de l'article 9.2 de la directive 1999/62/CE [...] ».

Un tel renvoi ne peut être considéré comme opérant valablement la transposition de l'article 9.2. Son caractère général est tel qu'il est même douteux qu'il ait une quelconque portée normative.

Il convient dès lors soit de compléter le dispositif de l'avant-projet afin d'y insérer les dispositions législatives nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'article 9.2 de la directive 1999/62/CE, soit d'omettre l'article 3 de l'avant-projet, et de compléter l'exposé des motifs en décrivant les autres mesures par lesquelles l'auteur de l'avant-projet entend assurer la transposition de cette disposition de la directive 1999/62/CE.

⁴ *Ibid.*

⁵ Les avant-projets de décrets (Région wallonne et Région flamande) et d'ordonnance portant assentiment à cet accord de coopération modificatif du 27 mars 2015 ont respectivement fait l'objet des avis 57.341/VR, 57.344/VR et 57.359/VR. Une nouvelle version modifiée de cet accord de coopération modificatif a ensuite été signée le 24 avril 2015, afin de tenir compte des remarques formulées par les chambres réunies de la section de législation du Conseil d'État.

Article 4

1. Au 1°, il convient de viser le point 9°, au lieu du point 8°, du même article.
2. Dans le texte français, au 13°, il convient de remplacer les mots « l'appareillage de scanning fixe et mobile » par « les dispositifs de contrôle fixes et mobiles », utilisés à l'article 1^{er}, 12°, de l'accord de coopération.
3. La section de législation n'aperçoit pas pour quelle raison les termes définis à l'article 1^{er}, 7°, 16°, et 20°, de l'accord de coopération, ne le sont pas également dans l'énumération figurant à l'article 4 de l'avant-projet d'ordonnance examiné.

Article 6

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, doit être revu afin de mieux correspondre au prescrit de l'article 4, § 3, alinéa 1^{er}, de l'accord de coopération du 31 janvier 2014, tel que remplacé par l'article 2, 1°, de l'accord de coopération modificatif du 27 mars 2015.

Articles 8, 9 et 10

Les articles 8, 9 et 10 de l'avant-projet, relatifs au calcul du prélèvement kilométrique, ne tiennent pas compte du remplacement de l'article 7 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014, opéré par l'article 5 de l'accord de coopération modificatif.

Ils doivent dès lors être revus en ce sens.

Article 11

L'article 11 de l'avant-projet dispose qu'aucun centime additionnel ne peut être levé sur le prélèvement kilométrique.

Comme l'a rappelé la section de législation dans son avis 56.701/VR/3⁶, une telle limitation, par le législateur régional, des compétences fiscales des communes ne peut se fonder que sur l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

Il convient dès lors soit de supprimer cette disposition, soit de compléter son commentaire par l'exposé des arguments permettant de justifier le recours à cette disposition, conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle⁷⁻⁸.

⁶ Donné le 12 novembre 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 19 décembre 2014 'houdende diverse fiscale bepalingen' (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2014-2015, n° 174/1, pp. 23 à 36).

⁷ Voir, par exemple, C.C., 8 mai 2014, n° 74/2014, B.9.6.

Article 19

L'alinéa 2 précise que la facture que le prestataire de service délivre au détenteur du véhicule doit notamment mentionner « le montant total du prélèvement kilométrique dû, le montant de la redevance d'infrastructure due et le montant de la redevance pour coûts externes due, au sens de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

Il convient de remplacer la référence ainsi faite à la directive 1999/62/CE par une référence à la norme de droit interne qui en assure la transposition.

Article 25

Conformément à l'article 192 de la Constitution, il revient au législateur de déterminer la formule du serment. L'article 25, alinéa 2, de l'avant-projet, doit dès lors être omis en ce qu'il habilite le Gouvernement à en déterminer la formule.

Article 29

En habilitant les fonctionnaires compétents des Régions flamande et wallonne à demander le paiement du prélèvement kilométrique et des amendes et accessoires fixés par l'ordonnance en projet lors des contrôles opérés sur le territoire de leur région, l'article 29 de l'avant-projet excède les limites de la compétence territoriale de son auteur. Cet obstacle peut cependant être contourné par le fait qu'il appartient à chaque région d'introduire dans sa législation une disposition qui autorise ses fonctionnaires à recouvrer les montants dus à une autre région en matière du paiement du prélèvement kilométrique ainsi que des amendes et accessoires qui leur sont dus, à détenir ces montants à titre de consignation et à les transférer à la région à laquelle ils reviennent.

Cette disposition doit être corrigée sur ce point⁹.

⁸ Une observation analogue a également été formulée dans l'avis 57.410/3 donné le 7 mai 2015 sur un avant-projet de décret 'tot wijziging van de Vlaamse Code Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet'.

⁹ Dans l'avant-projet de décret de la Région wallonne 'instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes', au sujet duquel la section de législation a donné le 27 avril 2015 l'avis 57.340/4, il est à cet égard prévu « Chapitre XI. Assistance à une autre région. Article 29. L'administration peut recouvrer les montants dus à une autre région en matière d'amendes administratives concernant le prélèvement kilométrique, détenir ces montants à titre de consignation, et transférer ces montants à la région à laquelle ils reviennent ».

Article 32

Il convient, pour ne pas s'immiscer dans l'organisation des services de l'Autorité fédérale, de remplacer les mots « à la Direction générale Mobilité et Sécurité routière » par « au service qui l'a délivrée »¹⁰.

Article 33

1. La correspondance entre les versions française et néerlandaise du paragraphe 3 doit être assurée.
2. Au paragraphe 6, le mot « motivé » sera omis puisque cela résulte déjà de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'.

Article 42

Aux 1° et 3°, il n'y a pas lieu d'abroger des dispositions de nature modificative. En effet, celles-ci ont produit entièrement leur effet dès leur date d'entrée en vigueur, en s'intégrant dans les textes initiaux tels qu'ils ont été modifiés. Pour avoir un sens, une abrogation (totale ou partielle) doit, dès lors, porter sur ces derniers¹¹.

L'article 42 sera corrigé sur ce point.

*

¹⁰ Voir l'avis 53.908/2 donné le 23 septembre 2013 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 28 novembre 2013 'portant des mesures diverses en matière de fiscalité des véhicules, de jeux et paris et d'appareils automatiques de divertissement' (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2013-2014, n° 880/1, pp.17 et 18).

¹¹ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 135.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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 deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. In haar advies 57.359/VR, van 9 april 2015 over een voorontwerp van ordonnantie 'houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen', heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd¹ over de bestaanbaarheid van dat samenwerkingsakkoord met richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 'betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen' (hierna richtlijn 1999/62/EG genoemd):

"4. Artikel 7*nonies* van voornoemde richtlijn 1999/62/EG bepaalt het volgende:

'Artikel 7*nonies*

1. Ten minste zes maanden voor de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

a) voor andere tolregelingen dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden:

- de eenheidswaarden en andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen, en

- duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor de tolregeling geldt, de geografische omvang van het wegennet of gedeelte van het wegennet die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, en het percentage van de beoogde terug te verdienen kosten;

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgelden:

- de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten,

¹ Zie in dezelfde zin advies 54.669/VR, dat op 14 januari 2014 is gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 maart 2014 'houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het gebied van de drie Gewesten en betreffende de oprichting van een publiekrechtelijk interregionaal samenwerkingsverband Viapass in de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen' (Parl.St. W.Parl. 2013-14, nr. 977/1, 60-64).

- het referentiemodel waarop de concessieverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst als bedoeld in bijlage VII B van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7^{ter}, lid 1, het geraamde verkeersvolume per type voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het net dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

2. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie brengt de Commissie een advies uit waarin zij oordeelt of aan de verplichtingen van artikel 7^{sexies} is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9^{quater} bedoelde comité.

3. Vóór de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

a) nauwkeurige informatie over de trajecten waarop de externekostenheffing zal worden toegepast en een beschrijving van de voertuigklassen, soorten wegen en de exacte tijdsperioden op basis waarvan de externekostenheffing zal worden gevarieerd;

b) de geplande gewogen gemiddelde externekostenheffing en de beoogde totale inkomsten;

c) indien van toepassing, de naam van de instantie die is aangewezen overeenkomstig artikel 7^{quater}, lid 4, om de hoogte van de heffing vast te stellen, en van haar vertegenwoordiger;

d) de parameters, data en informatie die noodzakelijk zijn om aan te tonen hoe de berekeningsmethode van bijlage III^{bis} zal worden toegepast.

4. De Commissie besluit of al dan niet aan de verplichtingen van de artikelen 7^{ter}, 7^{quater} of, 7^{undecies}, dan wel artikel 9, lid 2, is voldaan, en wel uiterlijk:

a) zes maanden na indiening van het in lid 3 bedoelde dossier, of

b) indien van toepassing, drie bijkomende maanden na ontvangst van in lid 3 bedoelde aanvullende informatie op verzoek van de Commissie.

De lidstaat past de voorgestelde externekostenheffing conform het besluit aan. Het besluit van de Commissie wordt ter kennis gebracht van het in artikel 9^{quater} bedoelde comité, van het Europees Parlement en van de Raad'.

Gelet op de herziening van de formule voor de tarificatie van de kilometerheffing en op de afschaffing van de forfaitaire heffing die geldt voor een gebruik van de weg gedurende 24 uur, zoals die voortvloeien uit het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015, moet nagegaan worden of de toekomstige gewestelijke wet- en regelgeving met betrekking tot het elektronische tolheffingssysteem in overeenstemming blijft met de informatie op grond waarvan de Europese Commissie, overeenkomstig het voornoemde artikel 7^{nonies}, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG, op 28 mei 2014 een advies uitgebracht heeft.

Is dat niet het geval of bestaat daaromtrent twijfel, dan moet vóór de datum van inwerkingtreding van de regeling een nieuwe adviesaanvraagprocedure doorlopen worden."

Die opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van ordonnantie ².

2. Artikel 3 van de ordonnantie van 29 maart 2012 ‘houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ luidt als volgt:

“Art. 3. Elke minister en staatssecretaris integreert de genderdimensie in alle beleidslijnen, maatregelen en acties die onder zijn bevoegdheden vallen. Daartoe:

1° waakt hij of zij over de tenuitvoerlegging van de in artikel 2, § 1, bepaalde strategische doelstellingen en van de integratie van de genderdimensie in alle nieuwe beheersplannen, in alle nieuwe beheerscontracten en in elk ander instrument voor strategische planning van de Brusselse overheidsdiensten en de Brusselse instellingen van openbaar nut die onder zijn bevoegdheid vallen. Daartoe keurt hij of zij de relevante genderindicatoren goed die het mogelijk maken om het proces van de integratie van de genderdimensie en de realisatie van de strategische doelstellingen te meten;

2° stelt hij of zij voor elk wetgevend of reglementair ontwerp een evaluatieverslag op van de impact ervan op de respectieve situatie van vrouwen en mannen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering kan het modevaluatieverslag van de impact, ‘gendertest’ genaamd regelen;

3° waakt hij of zij, in het kader van de procedures voor de toekenning van overheidsopdrachten en de toekenning van subsidies, over het in aanmerking nemen van de gelijkheid van vrouwen en mannen en de integratie van de genderdimensie”.

Artikel 3 van de ordonnantie van 29 maart 2012 is op 10 juni 2014 in werking getreden krachtens artikel 9, eerste lid, van dezelfde ordonnantie ³.

Op 24 april 2014 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een besluit vastgesteld ‘houdende de uitvoering van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’.

Artikel 13 van dat besluit luidt als volgt:

“Art. 13. § 1. Het evaluatierapport over de impact op vrouwen en mannen, de ‘gendertest’, zoals bepaald in artikel 3 § 2 van de ordonnantie wordt in bijlage van dit besluit gevoegd. De ‘gendertest’ wordt ingevuld door de personen die de nieuwe reglementering opstellen. Die persoon kan een kabinetsmedewerker zijn of een ambtenaar van het betrokken bestuur.

§ 2. De ‘gendertest’ wordt ingevuld voor de eerste toevoeging aan de agenda in de Ministerraad.

² De afdeling Wetgeving heeft zich in dezelfde bewoordingen uitgelaten in advies 57.340/4, dat op 27 april 2015 gegeven is over een voorontwerp van decreet van het Waals Gewest ‘instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes’.

³ Zie in die zin inzonderheid advies 56.385/4, op 18 juni 2014 door de afdeling Wetgeving gegeven over een ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 juni 2014 ‘tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 november 2008 tot bepaling van de handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, van het advies van de gemachtigde ambtenaar, van de gemeente, van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, van de overlegcommissie evenals van de speciale regelen van openbaarmaking of van de medewerking van een architect’.

§ 3. Het resultaat van de test dient beschouwd te worden als een indicatieve meting van het project.

§ 4. De bevoegde Minister zorgt ervoor dat de 'gendertest' ingevuld wordt.

§ 5. Bij gebrek aan een 'gendertest' kan een ontwerp van reglementering niet als volledig worden beschouwd en kan dus geen voorwerp uitmaken van een beraadslaging binnen de Ministerraad".

Dat besluit is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 24 februari 2015. Luidens artikel 15 ervan treedt het echter "in werking op de eerste dag van de legislatuur volgend op de legislatuur waarin de ordonnantie werd goedgekeurd", dat wil zeggen op 10 juni 2014⁴.

De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat dit voorgeschreven vormvereiste wordt vervuld voordat de ontworpen tekst wordt aangenomen.

3. Het voorliggende voorontwerp van ordonnantie past in het kader van de tenuitvoerlegging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 'betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen', zoals gewijzigd bij het wijzigend samenwerkingsakkoord waarvoor thans de parlementaire instemmingsprocedure inzake aan de gang is⁵.

Er moet op toegezien worden dat het voorliggende voorontwerp van ordonnantie niet wordt aangenomen voordat de drie gewestwetgevers hebben ingestemd met het wijzigend samenwerkingsakkoord.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikel 3

Artikel 3 van het voorontwerp stelt dat "[d]e opbrengst van de kilometerheffing (...) wordt aangewend met inachtneming van artikel 9.2 van Richtlijn 1999/62/EG (...)".

Een dergelijke verwijzing kan niet worden beschouwd als een rechtsgeldige omzetting van artikel 9.2. Ze is dermate algemeen dat er zelfs te betwijfelen valt of ze enige normatieve betekenis heeft.

⁴ *Ibid.*

⁵ Over de voorontwerpen van decreet (Vlaams Gewest en Waals Gewest) en van ordonnantie houdende instemming met dat wijzigend samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015 zijn respectievelijk de adviezen 57.344/VR, 57.341/VR en 57.359/VR gegeven. Vervolgens is op 24 april 2015 een nieuwe, gewijzigde versie van dat wijzigend samenwerkingsakkoord ondertekend teneinde rekening te houden met de opmerkingen geformuleerd door de verenigde kamers van de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

Bijgevolg moet het dispositief van het voorontwerp worden aangevuld met de wetgevende bepalingen die noodzakelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van artikel 9.2 van richtlijn 1999/62/EG, ofwel moet artikel 3 uit het voorontwerp worden weggelaten en moet de memorie van toelichting worden aangevuld met een beschrijving van de andere maatregelen waarmee de steller van het voorontwerp die bepaling van richtlijn 1999/62/EG beoogt om te zetten.

Artikel 4

1. In de bepaling onder 1° moet “de bepaling onder 9°” van hetzelfde artikel worden vermeld in plaats van “8°”.
2. In de Franse tekst van de bepaling onder 13° moeten de woorden “l'appareillage de scanning fixe et mobile” worden vervangen door de woorden “les dispositifs de controle fixes et mobiles”, die in artikel 1, 12°, van het samenwerkingsakkoord worden gebezigd.
3. De afdeling Wetgeving begrijpt niet waarom de termen die in artikel 1, 7°, 16°, en 20°, van het samenwerkingsakkoord worden gedefinieerd, niet eveneens gedefinieerd worden in de opsomming in artikel 4 van het voorliggende voorontwerp van ordonnantie.

Artikel 6

Paragraaf 1, eerste lid, moet worden herzien om te zorgen voor een betere overeenstemming met het voorschrift van artikel 4, § 3, eerste lid, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals het is vervangen bij artikel 2, 1°, van het wijzigend samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015.

Artikelen 8, 9 en 10

De artikelen 8, 9 en 10 van het voorontwerp, betreffende de berekening van de kilometerheffing, houden er geen rekening mee dat artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 vervangen is bij artikel 5 van het wijzigend samenwerkingsakkoord.

Die artikelen moeten derhalve in die zin worden herzien.

Artikel 11

Artikel 11 van het voorontwerp bepaalt dat op de kilometerheffing geen opcentiemen mogen worden geheven.

Zoals de afdeling Wetgeving heeft opgemerkt in haar advies 56.701/VR/3⁶, kan een dergelijke beperking van de belastingbevoegdheid van de gemeenten door de gewestwetgever alleen steunen op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’.

Artikel 11 moet dus ofwel worden weggelaten, ofwel moet de bespreking ervan worden aangevuld met een uiteenzetting van de argumenten waarmee het gebruik van deze bepaling gerechtvaardigd kan worden, overeenkomstig de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof⁷⁻⁸.

Artikel 19

In het tweede lid wordt aangegeven dat de factuur die de dienstverlener aan de houder van het voertuig uitreikt inzonderheid melding moet maken van “het totale bedrag van de verschuldigde kilometerheffing, het bedrag van de infrastructuurheffing [en] het bedrag van de externekostenheffing, in de zin van de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen”.

De verwijzing naar richtlijn 1999/62/EG dient te worden vervangen door een verwijzing naar de regelgevende tekst van intern recht waarmee de omzetting van die richtlijn tot stand is gebracht.

Artikel 25

Overeenkomstig artikel 192 van de Grondwet staat het aan de wetgever om de eedformule vast te stellen. Artikel 25, tweede lid, van het voorontwerp dient derhalve te worden weggelaten, in zoverre bij die bepaling de regering wordt gemachtigd om de formule vast te stellen.

Artikel 29

Doordat de bevoegde ambtenaren van het Vlaams en het Waals Gewest bij artikel 29 van het voorontwerp worden gemachtigd om te verzoeken om betaling van de overeenkomstig de ontworpen ordonnantie vastgestelde kilometerheffing, de boeten en het toebehoren naar aanleiding van de controles die op het grondgebied van hun Gewest worden uitgevoerd, doet dat artikel afbreuk aan de territoriale bevoegdheid van de steller ervan. Dit euvel kan evenwel worden verholpen, aangezien het aan elk Gewest staat om in zijn wetgeving een

⁶ Op 12 november 2014 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 19 december 2014 ‘houdende diverse fiscale bepalingen’ (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 174/1, 23 tot 36).

⁷ Zie bijvoorbeeld GwH 8 mei 2014, nr. 74/2014, B.9.6.

⁸ Een soortgelijke opmerking is tevens geformuleerd in advies 57.410/3, dat op 7 mei 2015 gegeven is over een voorontwerp van decreet ‘tot wijziging van de Vlaamse Code Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet’.

bepaling op te nemen waarbij zijn ambtenaren worden gemachtigd om de bedragen te innen die aan een ander Gewest verschuldigd zijn voor de betaling van de kilometerheffing alsook de boeten en het toebehoren die aan hen verschuldigd zijn, om die bedragen in consignatie te houden en om ze door te storten aan het Gewest waaraan ze toekomen.

Deze bepaling moet op dat punt worden verbeterd ⁹.

Artikel 32

Teneinde zich niet te mengen in de organisatie van de diensten van de federale overheid dienen de woorden “aan het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid” te worden vervangen door “aan de dienst die de nummerplaat heeft uitgereikt” ¹⁰.

Artikel 33

1. De Franse en de Nederlandse tekst van paragraaf 3 moeten met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

2. In paragraaf 6 moeten de woorden “met redenen omklede” worden weggelaten, aangezien zulks reeds voortvloeit uit de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’.

Artikel 42

Wat de bepalingen onder 1° en 3° betreft, dient te worden opgemerkt dat er geen reden is om wijzigingsbepalingen op te heffen. Wijzigingsbepalingen hebben namelijk volledig uitwerking gehad zodra ze in werking zijn getreden door dat ze opgenomen zijn in de oorspronkelijke teksten zoals deze zijn gewijzigd. Om zinvol te zijn, moet een (volledige of gedeeltelijke) opheffing derhalve betrekking hebben op die oorspronkelijke teksten ¹¹.

⁹ In het voorontwerp van decreet van het Waals Gewest ‘instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes’, waarover de afdeling Wetgeving op 27 april 2015 advies 57.340/4 gegeven heeft, wordt in dat verband het volgende bepaald: « Chapitre XI. Assistance à une autre région. Article 29. L'administration peut recouvrer les montants dus à une autre région en matière d'amendes administratives concernant le prélèvement kilométrique, détenir ces montants à titre de consignation, et transférer ces montants à la région à laquelle ils reviennent ».

¹⁰ Zie advies 53.908/2, op 23 september 2013 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het decreet van het Waals Gewest van 28 november 2013 ‘houdende verschillende maatregelen inzake fiscaliteit van de voertuigen, spelen en weddenschappen en automatische ontspanningstoestellen’ (*Parl.St.* W.Parl. 2013-14, nr. 880/1, 17 en 18).

¹¹ *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 135.

Artikel 42 dient op dat punt te worden verbeterd.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY