

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 8 december 1998 door de Minister van Leefmilieu en Waterbeleid, Renovatie, Natuurbehoud en Openbare Netheid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie "betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit", heeft op 14 december 1998 het volgende advies gegeven :

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, troisième chambre, saisi par le Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'eau, de la Rénovation, de la Conservation de la nature et de la Propreté publique de la Région de Bruxelles-Capitale, le 8 décembre 1998, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet d'ordonnance "relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant", a donné le 14 décembre 1998 l'avis suivant :

Volgens artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisend karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd "par le fait que cet avant-projet d'ordonnance vise principalement à transposer la directive européenne 96/62/CE dont le premier délai de transposition expirait en mai 1998 et comporte en outre un certain nombre de mesures importantes visant à réduire la pollution dans l'air ambiant. Cet avant-projet a été soumis à l'avis de la section de législation dans un délai ne dépassant pas le mois en date du 24 juin 1998 de sorte que son adoption en seconde lecture ne peut plus être retardée".

*

* *

Met toepassing van artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich in hoofdzaak beperkt tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*

* *

.../...

STREKKING VAN HET ONTWERP

Het voor advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie heeft, luidens artikel 3 ervan, o.m. tot doel :

- doelstellingen voor de luchtkwaliteit te omschrijven en vast te stellen;
- de luchtkwaliteit op basis van bepaalde methoden en criteria te beoordelen;
- te beschikken over passende informatie over de luchtkwaliteit en ervoor te zorgen dat de bevolking daarover wordt ingelicht;
- goede luchtkwaliteit in stand te houden of te verbeteren.

Zoals in de motivering van het verzoek om spoedbehandeling van de adviesaanvraag wordt aangegeven, beoogt het ontwerp in hoofdzaak de omzetting in het interne recht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit.

De daartoe in het ontwerp opgenomen regelingen kunnen in grote lijnen als volgt worden omschreven.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wordt gemachtigd om grenswaarden, streefwaarden en alarmdrempels inzake luchtverontreiniging vast te stellen (artikelen 4 tot 6 van het ontwerp).

.../...

Aan het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) wordt de opdracht gegeven, in overleg met de betrokken besturen en in het bijzonder met het Bestuur Uitrustingen en Vervoer, een programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit op te stellen overeenkomstig de regelen die de regering zal vaststellen (artikel 7).

Het BIM dient de luchtkwaliteit op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beoordelen en daartoe een meetnetwerk uit te bouwen (artikel 8). De regering wordt gemachtigd om met betrekking tot die beoordeling aanvullende maatregelen te nemen en nadere regelen te bepalen (artikelen 9 en 10).

Er wordt een coördinatiecomité opgericht dat de regering dient bij te staan bij de maatregelen welke zij ter uitvoering van de ontworpen ordonnantie moet nemen; de regering regelt de samenstelling van dat comité en van de werkgroepen die er deel van uitmaken (artikelen 12 en 13).

De regering wordt gemachtigd om, in het kader van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit, emissienormen vast te stellen voor elke vervuilingsbron die als prioritair wordt beschouwd, en om maatregelen te nemen om het hoofd te kunnen bieden aan een overschrijding of een dreigende overschrijding van de alarmdrempels (artikelen 14 tot 16).

Het ontwerp voorziet voorts in maatregelen ter informatie van de bevolking over de luchtkwaliteit (artikelen 17 tot 19).

.../...

Aan privaatrechtelijke en publiekrechtelijke instellingen die meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen, wordt de verplichting opgelegd om een vervoerplan op te stellen dat o.m. een actieplan omvat met maatregelen die op het vlak van het woon-werkverkeer en de beroepsverplaatsingen de luchtkwaliteit kunnen verbeteren (artikel 20).

Ten slotte wordt aan de gewestoverheden en aan de openbare instellingen welke van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afhangen, inzonderheid aan de openbare vervoermaatschappijen, de verplichting opgelegd om bij elk onderhoud te controleren of de voertuigen van hun wagenpark voldoen aan de vigerende technische voorschriften en aan de reglementering inzake de maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen (artikel 21), en om erop toe te zien dat, binnen een periode van 5 jaar, een bepaald percentage van hun voertuigen op milieuvriendelijke technologieën rijden, zoals bepaald door de regering; om de gemeentelijke overheden in staat te stellen die laatste doelstelling te bereiken, dient de regering de nodige maatregelen te nemen, inzonderheid door premies en subsidies toe te kennen (artikel 22).

BEVOEGDHEID

1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt de bevoegdheid om het merendeel van de ontworpen bepalingen vast te stellen in beginsel in de combinatie van artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen met artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot

.../...

hervorming der instellingen. Luidens het voornoemde artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, is "de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van ... de lucht tegen verontreiniging en aantasting" immers een aangelegenheid die aan de gewesten is overgedragen.

2. Wat de bepaling van artikel 19 van het ontwerp betreft, luidens welke de eventuele overschrijding van een of meer alarmdrempels officieel op radio en televisie wordt aangekondigd op een uur met grote luister- en kijkdichtheid, kan de gewestwetgever zich beroepen op zijn bevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu, gecombineerd met de impliciete bevoegdheden bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (zie in die zin Arbitragehof, arrest nr. 73/97 van 25 november 1997).

3. In zoverre de bij artikel 20 van het ontwerp opgelegde verplichting om vervoerplannen op te stellen, zou worden geacht een repercussie te hebben op het algemeen beleid inzake het vervoer - dat een federale aangelegenheid is gebleven (1) -, kan worden aangenomen dat de ontworpen

(1) Tijdens de bespreking van het ontwerp van bijzondere wet dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, heeft de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen (F) in de bevoegde Senaatscommissie verklaard, in verband met de omvang van de aan de gewesten overgedragen bevoegdheden inzake de openbare werken en het vervoer, dat "voor de regionalisering van het vervoer ... duidelijk onderscheid (is) gemaakt tussen enerzijds het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake vervoermiddelen - aangelegenheden die nationaal blijven - en anderzijds het sectorieel economische beleid, dat aan de Gewesten wordt toegewezen" (Parl. St., Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, p. 116).

bepaling niet van die aard is dat ze de uitoefening van die federale bevoegdheid op een onevenredige wijze zou beperken.

4. Wat de in artikel 22 van het ontwerp bedoelde verplichting betreft om binnen een bepaalde periode het wagenpark uit te rusten met een percentage voertuigen die op "milieuvriendelijke technologieën rijden", kan het gewest alleen bevoegd worden geacht om die verplichting op te leggen voor zijn eigen diensten en voor de openbare instellingen die het met toepassing van artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft opgericht. Het opleggen van een dergelijke verplichting aan derden zou neerkomen op een onevenredige inmenging in de federale bevoegdheid om de normen en technische voorschriften inzake vervoermiddelen vast te stellen (1).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

1. De sub 8° en 9° van dit artikel opgenomen definities van de begrippen "grenswaarde" en "streefwaarde" moeten in overeenstemming worden gebracht met de omschrijvingen van die begrippen in artikel 2, 5° en 6°, van richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit.

(1) Zie de vorige voetnoot.

2. In verscheidene bepalingen van het ontwerp is sprake van "richtlijn 96/62/EG". Het verdient aanbeveling ook voor dat begrip een definitie op te nemen in artikel 2 van het ontwerp. Indien op deze suggestie niet wordt ingegaan, moet alleszins in de eerste bepaling van het ontwerp waarin wordt verwezen naar die richtlijn, het volledige opschrift ervan worden vermeld, gevolgd door de woorden "hierna richtlijn 96/62/EG te noemen".

Artikelen 4 en 5

Ter wille van de overeenstemming met artikel 4, lid 2, van de voornoemde richtlijn 96/62/EG, moet in de inleidende zin van artikel 4, § 2, van het ontwerp worden bepaald dat de grenswaarden en alarmdrempels worden vastgesteld rekening houdende, niet alleen met "de nieuwste gegevens van het wetenschappelijk onderzoek ...", maar ook met "de meest recente vooruitgang in de metrologie".

De bepaling van artikel 5 van het ontwerp welke de regering machtigt om de grenswaarden, streefwaarden en alarmdrempels "aan te passen", is overbodig gelet op het bepaalde in artikel 4 krachtens hetwelk zij die waarden en drempels kan "vaststellen".

Artikel 7

Ter wille van de overeenstemming met artikel 8, lid 3, tweede alinea, gecombineerd met bijlage IV van de voornoemde richtlijn 96/62/EG, moet de in artikel 7, § 3, tweede lid, 2°, van het ontwerp bedoelde algemene informatie

.../...

ook betrekking hebben op de "relevante topografische gegevens". De bedoelde bepaling van het ontwerp moet in die zin worden aangevuld.

Artikel 20

Luidens dit artikel wordt de verplichting om vervoerplannen op te stellen opgelegd aan "privaat- of publiekrechtelijke instellingen".

Gelet op de finaliteit van die bepaling moet het begrip "instellingen" allicht in de meest ruime zin worden begrepen. Op zijn minst in de memorie van toelichting zou daaromtrent enige verduidelijking moeten worden gegeven. Indien het bedoelde begrip integendeel beperkend zou moeten worden uitgelegd, dient in de tekst zelf van het ontwerp de vereiste precisering te worden aangebracht.

Artikel 22

1. Het voorschrift van paragraaf 1 van dit artikel geldt voor "de in artikel 21 bedoelde overheden, met uitzondering van de openbare vervoermaatschappijen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkzaam zijn".

Het is niet duidelijk hoe de term "overheden" in die bepaling moet worden begrepen. In artikel 21 is immers sprake van "de gewestoverheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de instellingen die onder hun bevoegdheid of toezicht vallen". Op het eerste gezicht zou men

.../...

daaruit kunnen afleiden dat in artikel 22, § 1, met "overheden" alleen de in artikel 21 vernoemde "gewestoverheden" bedoeld zijn, met uitsluiting van de "instellingen". De vermelding in artikel 22, § 1, van de openbare vervoermaatschappijen spreekt die interpretatie evenwel tegen. Die onduidelijkheid dient te worden weggewerkt.

Rekening houdende met de hiervóór gemaakte opmerking 4 in verband met de bevoegdheid, dienen de woorden "de openbare vervoermaatschappijen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkzaam zijn" te worden vervangen door "de openbare vervoermaatschappijen die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afhangen".

Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 2.

2. De Nederlandse tekst van paragraaf 2 moet in overeenstemming worden gebracht met de Franse tekst. De woorden "zien de in artikel 20 bedoelde overheden, met uitzondering van de openbare vervoermaatschappijen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkzaam zijn" moeten worden vervangen door "zien de openbare vervoermaatschappijen ... (zie opmerking 1)".

3. Ook in paragraaf 4 moet een discrepantie tussen de Franse en de Nederlandse tekst worden weggewerkt : als equivalent van "primes et ... subsides" moet niet "vergunningen en subsidies" worden gebruikt, maar "premies en subsidies".

.../...

Artikel 23

Luidens dit artikel "(voert) de Regering ... een beleid dat het mogelijk maakt de nodige samenwerkingsakkoorden te sluiten voor het verwezenlijken van de doelstellingen inzake behoud en verbetering van de luchtkwaliteit".

Een dergelijke bepaling heeft geen normatieve waarde en hoort derhalve niet thuis in de ontworpen ordonnantie.

Artikel 24

1. Luidens het opschrift bevat dit artikel "overgangs- en opheffingsbepalingen". In het artikel komen evenwel geen overgangsbepalingen voor.

2. De ontworpen bepaling strekt ertoe de artikelen 1 tot 5 van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging op te heffen.

Zoals in de memorie van toelichting (onder I, a) wordt aangegeven, zijn op grond van die wet van 28 december 1964 talrijke uitvoeringsbesluiten genomen die voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelden. Het is de Raad van State niet mogelijk geweest na te gaan of de ontworpen ordonnantie bepalingen bevat welke kunnen worden geacht voor ieder van die besluiten een voldoende (nieuwe) rechtsgrond te bieden, ter vervanging van de rechtsgrond welke ze vonden in de wet van 28 december 1964.

Conformément à l'article 84, alinéa 1er, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, la demande d'avis doit indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, l'urgence est motivée "par le fait que cet avant-projet d'ordonnance vise principalement à transposer la directive européenne 96/62/CE dont le premier délai de transposition expirait en mai 1998 et comporte en outre un certain nombre de mesures importantes visant à réduire la pollution dans l'air ambiant. Cet avant-projet a été soumis à l'avis de la section de législation dans un délai ne dépassant pas le mois en date du 24 juin 1998 de sorte que son adoption en seconde lecture ne peut plus être retardée".

*

*

*

En application de l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, la section de législation s'est essentiellement limitée à l'examen du fondement juridique, de la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que de l'accomplissement des formalités prescrites.

*

*

*

.../...

PORTEE DU PROJET

Aux termes de son article 3, l'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis a pour but, notamment :

- de définir et de fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant;
- d'évaluer la qualité de l'air ambiant sur la base de méthodes et de critères déterminés;
- de disposer et de diffuser auprès du public des informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant;
- de préserver ou d'améliorer la qualité de l'air ambiant.

Comme l'indique la motivation de la demande d'avis d'urgence, le projet vise principalement à transposer, dans le droit interne de la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

Les grandes lignes des dispositions inscrites à cet effet dans le projet peuvent se résumer comme suit.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est habilité à fixer les valeurs limites, les valeurs cibles et les seuils d'alerte en matière de pollution de l'air (articles 4 à 6 du projet).

.../...

L'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) est chargé d'élaborer, en concertation avec les administrations concernées et notamment l'Administration de l'équipement et des déplacements, un programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air conformément aux modalités que le gouvernement déterminera (article 7).

L'IBGE doit évaluer la qualité de l'air ambiant sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et, à cet effet, mettre en place un réseau de mesure (article 8). Le gouvernement est habilité à prendre des mesures complémentaires et à fixer des modalités relatives à cette évaluation (articles 9 et 10).

Il est institué un comité de coordination chargé d'assister le gouvernement lorsqu'il arrête les mesures qu'il doit prendre en vue de donner exécution à l'ordonnance en projet; le gouvernement règle la composition de ce comité et des groupes de travail qui le composent (articles 12 et 13).

Dans le cadre du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant, le gouvernement est habilité à arrêter des normes d'émission pour toute source de pollution jugée prioritaire et à prendre des mesures pour faire face à un dépassement ou à un risque de dépassement des seuils d'alerte (articles 14 à 16).

Le projet prévoit en outre des mesures d'information de la population à propos de la qualité de l'air ambiant (articles 17 à 19).

.../...

Les organismes de droit privé et public occupant plus de deux cents travailleurs se voient imposer l'obligation d'établir un plan de déplacement contenant notamment un plan d'action assorti de mesures pouvant améliorer la qualité de l'air ambiant sur le plan du trafic entre le domicile et le lieu de travail et des déplacements professionnels (article 20).

Enfin, les pouvoirs publics régionaux ainsi que les organismes publics ressortissant à la Région de Bruxelles-Capitale, notamment les sociétés de transport public, se voient imposer l'obligation de vérifier, à chaque entretien, si les véhicules de leur flotte satisfont aux prescriptions techniques en vigueur et à la réglementation relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz d'échappement (article 21), et de veiller à ce que, dans un délai de 5 ans, un pourcentage déterminé de leurs véhicules utilisent des technologies respectueuses de l'environnement, définies par le gouvernement; afin de permettre aux autorités communales d'atteindre ce dernier objectif, le gouvernement doit prendre les mesures nécessaires, et notamment octroyer des primes et des subsides (article 22).

COMPETENCE

1. La Région de Bruxelles-Capitale puise en principe la compétence de prendre la plupart des dispositions en projet dans la combinaison de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises et de l'article 6, § 1er, II, alinéa 1er, 1°, de la loi

.../...

spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Aux termes de l'article 6, § 1er, II, alinéa 1er, 1°, précité, "la protection de l'environnement, notamment celle ... de l'air contre la pollution et les agressions" est en effet une matière transférée aux régions.

2. En ce qui concerne la disposition de l'article 19 du projet, aux termes de laquelle le dépassement éventuel d'un ou de plusieurs seuils d'alerte est annoncé officiellement à la radio et à la télévision à une heure de grande audience, le législateur régional peut invoquer sa compétence en matière de protection de l'environnement, combinée avec les compétences implicites visées à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 (voir en ce sens Cour d'arbitrage, arrêt n° 73/97 du 25 novembre 1997).

3. Dans la mesure où l'obligation d'établir des plans de déplacement, imposée à l'article 20 du projet, serait censée avoir des répercussions sur la politique générale en matière de transport - laquelle est demeurée une matière fédérale (1) -, il peut être admis que la disposition en

(1) Au cours de la discussion du projet de loi spéciale qui est devenu la loi spéciale du 8 août 1988, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Réformes institutionnelles (F) a déclaré devant la commission compétente du Sénat, à propos de l'ampleur des compétences transférées aux régions en matière de travaux publics et de transports que "la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport - matière demeurant nationale - d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part" (Doc. parl., S.E. 1988, n° 405/2, p. 116).

projet n'est pas de nature à limiter d'une manière disproportionnée l'exercice de cette compétence fédérale.

4. En ce qui concerne l'obligation, visée à l'article 22 du projet, d'équiper, dans un délai déterminé, le parc automobile d'un pourcentage de véhicules "utilisant des technologies respectueuses de l'environnement", la région peut uniquement être réputée compétente pour imposer cette obligation à ses propres services et aux organismes publics qu'elle a créés en application de l'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980. Imposer une telle obligation à des tiers constituerait une ingérence disproportionnée dans la compétence fédérale d'édicter les normes et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport (1).

EXAMEN DU TEXTE

Article 2

1. Les définitions des notions de "valeur limite" et "valeur-cible", figurant aux 8° et 9° de cet article, doivent être alignées sur les définitions de ces notions à l'article 2, 5° et 6°, de la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

(1) Voir la note de bas de page précédente.

2. Diverses dispositions du projet font état de la "directive 96/62/CE". Il est recommandé de définir également cette notion à l'article 2 du projet. Si cette suggestion n'était pas accueillie, il y aurait à tout le moins lieu d'indiquer dans la première disposition du projet faisant référence à cette directive, son intitulé complet, suivi des mots "dénommée ci-après la directive 96/62/CE".

Articles 4 et 5

En vue de la concordance avec l'article 4, paragraphe 2, de la directive 96/62/CE précitée, il convient de préciser dans la phrase introductive de l'article 4, § 2, du projet que les valeurs limites et les seuils d'alerte sont fixés compte tenu, non seulement, "des données les plus récentes de la recherche scientifique ..." mais aussi "des progrès les plus récents de la métrologie".

L'article 5 du projet, qui autorise le gouvernement à "adapter" les valeurs limites, les valeurs cibles et les seuils d'alerte, est superflu compte tenu de la règle énoncée à l'article 4, qui l'autorise à fixer ces valeurs et seuils.

Article 7

En vue de la concordance avec l'article 8, paragraphe 3, alinéa 2, lu en combinaison avec l'annexe IV de la

.../...

directive 96/62/CE précitée, les informations générales visées à l'article 7, § 3, alinéa 2, 2°, du projet doivent également concerner les "données topographiques utiles". La disposition susvisée du projet doit être complétée en ce sens.

Article 20

Aux termes de cet article, l'obligation d'établir des plans de déplacement est imposée aux "organismes de droit public ou privé".

Vu la finalité de cette disposition, la notion d'"organismes" doit sans doute être comprise en son sens le plus large. Il conviendrait de donner dans l'exposé des motifs, au moins, quelques précisions à cet égard. Si les auteurs du projet veulent au contraire que la notion susvisée soit interprétée d'une manière restrictive, ils devraient apporter les précisions requises dans le texte même du projet.

Article 22

1. Le paragraphe 1er de cet article s'applique aux "pouvoirs publics visés à l'article 21, à l'exception des organismes de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale".

.../...

Le Conseil d'Etat comprend mal comment l'expression "pouvoirs publics" doit être comprise dans cette disposition. L'article 21 fait en effet état des "pouvoirs publics régionaux de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que (des) organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle". A première vue, il pourrait en être déduit que, par "pouvoirs publics", l'article 22, § 1er, entend uniquement les "pouvoirs publics régionaux" mentionnés à l'article 21, à l'exclusion des "organismes". La mention, à l'article 22, § 1er, des organismes de transport public va toutefois à l'encontre de cette interprétation. Cette équivoque doit disparaître.

Compte tenu de l'observation 4 formulée ci-dessus à propos de la compétence, les mots "organismes de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale" doivent être remplacés par "organismes de transport public ressortissant à la Région de Bruxelles-Capitale".

La même observation s'applique au paragraphe 2.

2. Le texte néerlandais du paragraphe 2 doit être mis en concordance avec le texte français. Les mots "zien de in artikel 20 bedoelde overheden, met uitzondering van de openbare vervoermaatschappijen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkzaam zijn" doivent être remplacés par "zien de openbare vervoermaatschappijen ... (voir l'observation 1)".

.../...

3. Il convient également de supprimer au paragraphe 4 une discordance entre les textes français et néerlandais : en regard des termes "primes et ... subsides", il convient d'écrire, non pas "vergunningen en subsidies" mais bien "premies en subsidies".

Article 23

Aux termes de cet article, le "Gouvernement met en oeuvre une politique permettant la conclusion des accords de coopération nécessaires à la réalisation de l'objectif de maintien et d'amélioration de la qualité de l'air ambiant".

Une telle disposition est dénuée de toute valeur normative et n'a dès lors pas sa place dans l'ordonnance en projet.

Article 24

1. Aux termes de son intitulé, cet article comporte des "dispositions transitoires et abrogatoires". On n'y trouve toutefois aucune disposition transitoire.

2. La disposition en projet vise à abroger les articles 1er à 5 de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

.../...

Comme l'indique l'exposé des motifs (au I, a), de nombreux arrêtés d'exécution applicables à la Région de Bruxelles-Capitale ont été pris sur la base de cette loi du 28 décembre 1964. Il n'a pas été possible au Conseil d'Etat de vérifier si l'ordonnance en projet comprend des dispositions censées procurer un (nouveau) fondement légal suffisant à chacun de ces arrêtés, en remplacement du fondement légal qu'ils trouvaient dans la loi du 28 décembre 1964.

De kamer was samengesteld uit

de Heren W. DEROOVER,
Messieurs

D. ALBRECHT,
P. LEMMENS,

Mevrouw F. LIEVENS,
Madame

La chambre était composée de

kamervoorzitter,
président de chambre,

staatsraden,
conseillers d'Etat,

griffier,
greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. W. DEROOVER.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. SEUTIN, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door Mevr. M.-C. CEULE, eerste referendaris-afdelingshoofd.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. W. DEROOVER.

Le rapport a été présenté par M. B. SEUTIN, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par Mme M.-C. CEULE, premier référendaire chef de section.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

F. LIEVENS

W. DEROOVER