KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 35.000/3

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 3 maart 2003 door de Minister van Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse handel van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering "betreffende de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de gewestelijke openbare instellingen en de instellingen die onder hun gezag en toezicht vallen", heeft op 13 mei 2003 het volgende advies gegeven :

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 35.000/3

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
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 Conservation de la nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale, le 3 mars 2003, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale "relatif à l'introduction de véhicules propres dans les flottes des organismes publics régionaux et des organismes ressortissant à leurs autorité et contrôle", a donné le 13 mai 2003 l'avis suivant :

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

1. Naar luid van artikel 22, § 1, van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit, moeten de gewestoverheden en de instellingen die onder hun bevoegdheid of toezicht vallen, die als exploitant of opdrachtgever een wagenpark van meer dan vijftig wagens beheren, erop toezien dat, binnen een periode van vijf jaar, ten minste 20 % van de voertuigen op milieuvriendelijke technologieën rijden, zoals bepaald door de regering. Wat de openbare vervoermaatschappijen betreft die van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest afhangen, geldt dat voorschrift, volgens paragraaf 2 van het voornoemde artikel 22, voor ten minste 5 % van de voertuigen. De regering kan uitzonderingen van technische aard toestaan op de bedoelde verplichting. Artikel 22, § 3, draagt de regering op om de procedure voor de toekenning van die uitzonderingen te bepalen.

Het voor advies voorgelegde ontwerpbesluit strekt ertoe uitvoering te geven aan die bepalingen. Het bepaalt de criteria waaraan de voertuigen moeten voldoen om te kunnen worden beschouwd als "schone voertuigen", d.i. voertuigen die op milieuvriendelijke technologie rijden (artikel 1) en somt "de gewestelijke openbare instellingen en instellingen die onder hun gezag en toezicht vallen" op waarop de ontworpen regeling van toepassing is (artikel 2). Het ontwerp bepaalt voorts de voorwaarden en de procedure voor het verkrijgen van een afwijking als bedoeld in artikel 22, §§ 1 en 2, van de ordonnantie (artikel 3). Het legt aan de bedoelde openbare instellingen de verplichting op om jaarlijks, uiterlijk op 31 december, aan het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) een verslag over de samenstelling van het wagenpark mee te delen (artikel 4) en draagt het BIM op een gids voor de aankoop van schone voertuigen en een bijhorend bestek ter beschikking te stellen van deze instellingen (artikel 5). Ten slotte regelt het ontwerp de inwerkingtreding van artikel 22, §§ 1 tot 3, van de voornoemde ordonnantie van 25 maart 1999 (artikel 6).

2. De rechtsgrond voor het merendeel van de ontworpen bepalingen wordt in beginsel geboden door artikel 22, §§ 1 tot 3, van de meergenoemde ordonnantie van 25 maart 1999.

Artikel 6 van het ontworpen besluit, dat voorziet in de inwerkingstelling van het voornoemde artikel 22, §§ 1 tot 3, vindt rechtsgrond in artikel 26 van die ordonnantie.

Voor de artikelen 3 en 5 van het ontworpen besluit, waarbij aan het BIM nieuwe taken worden opgedragen, kan de rechtsgrond worden gevonden in artikel 3, § 3, van het koninklijk besluit van 8 maart 1989 tot oprichting van het Brussels Instituut voor Milieubeheer, bekrachtigd bij de wet van 16 juni 1989. Luidens die bepaling kan de regering andere taken dan die bedoeld in artikel 3, § 2, aan het BIM opdragen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

De ontworpen regeling heeft niet alleen betrekking op "gewestelijke openbare instellingen", zoals het opschrift lijkt te suggereren, maar o.m. ook op het in artikel 2, 1°, van het ontwerp vermelde Ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. Om die reden en mede ter inachtneming van de terminologie gehanteerd in de ordonnantie van 25 maart 1999, zouden in het opschrift van het ontwerp de woorden "de gewestelijke openbare instellingen en de instellingen die onder hun gezag en toezicht vallen" beter worden vervangen door "de gewestoverheden en de instellingen die onder hun bevoegdheid of toezicht vallen".

Aanhef

1. Het eerste tot het derde lid van de aanhef, waarin wordt verwezen naar een aantal EG-richtlijnen, moeten worden weggelaten. Het ontworpen besluit strekt immers niet tot de omzetting in het interne recht van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van die richtlijnen.

2. In het vierde lid van de aanhef (dat het eerste lid wordt) dient de verwijzing naar artikel 21 van de ordonnantie van 25 maart 1999 te worden weggelaten. Dat artikel 21 biedt immers geen rechtsgrond voor de ontworpen regeling.

3. Rekening houdend met wat hiervóór werd opgemerkt in verband met de rechtsgrond van het ontworpen besluit, dient, na de verwijzing naar de ordonnantie van 25 maart 1999, een lid te worden ingevoegd waarin wordt verwezen naar artikel 3, § 3, van het koninklijk besluit van 8 maart 1989 tot oprichting van het Brussels Instituut voor Milieubeheer, bekrachtigd bij de wet van 16 juni 1989.

4. In het zevende lid van de aanhef (dat het vijfde lid wordt) moet de datum "29 januari 2003" worden vervangen door "27 januari 2003".

5. In het negende lid van de aanhef (dat het zevende lid wordt) moet de datum "6 februari 2003" worden vervangen door "27 februari 2003".

Artikel 1

1. In de inleidende zin van dit artikel zouden de woorden "In de zin van dit besluit" beter worden vervangen door "Voor de toepassing van dit besluit".

2. In de bepaling sub 1° wordt, voor de aanwijzing van de categorieën voertuigen die als "schone voertuigen" kunnen worden beschouwd en voor de vaststelling van de in aanmerking te nemen emissiegrenswaarden, verwezen naar een aantal EG-richtlijnen.

Die techniek van "regeling door verwijzing" naar voorschriften van richtlijnen is om wetgevingstechnische redenen ontoelaatbaar.

Uit de kenmerken van een EG-richtlijn volgt immers dat in principe niet de richtlijn zelf, maar de voorschriften van intern recht die de bepalingen ervan in de nationale rechtsorde omzetten - in casu in de rechtsorde van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest -, in die rechtsorde van toepassing zullen zijn.

In het onderhavige geval worden de bepalingen van de richtlijnen waarnaar wordt verwezen, overgenomen in de bijlage bij het ontwerp onder de rubriek "Definities van artikel 1, 1°".

In plaats van in artikel 1, 1°, te verwijzen naar de richtlijnbepalingen, kan derhalve beter worden verwezen naar die bepalingen van de bijlage. Een alternatief kan zijn de bedoelde bepalingen van de bijlage te integreren in artikel 1, 1°.

3. Het eerste lid van artikel 1, 1°, bepaalt dat als "schone voertuigen" worden beschouwd, bepaalde categorieën van voertuigen die "bij voorbaat" voldoen aan de verplichte emissiegrenswaarden "als omschreven in rij B van de tabel in punt 5.3.1.4 van bijlage I bij richtlijn 70/220/EEG ...".

Luidens het tweede lid van artikel 1, 1°, "(vervalt) voor al (de in het eerste lid opgesomde) categorieën ... de definitie van «schone voertuigen» zodra de emissiegrenswaarden als omschreven in artikel 2, § 4 van richtlijn 1998/69/EG ... van toepassing worden". Volgens de bijlage bij het ontwerp moet, naar gelang van de categorie van voertuigen, aan die laatste emissiegrenswaarden zijn voldaan op 1 januari 2005 of op 1 januari 2006.

Blijkens een bij de adviesaanvraag gevoegde nota van het Coördinatiecomité, bedoeld in artikel 11 van de ordonnantie van 25 maart 1999, moeten de bepalingen van artikel 1, 1°, in die zin worden begrepen dat ze "stipule(nt) que l'on anticipe chaque fois d'une norme Euro : les véhicules répondant actuellement à la norme Euro IV sont considérés comme véhicules propres, tandis qu'à partir de 2005 (date d'entrée en vigueur de la norme Euro IV), ce sont les véhicules répondant à la norme Euro V qui seront considérés comme véhicules propres".

Als dat inderdaad de bedoeling is van het ontworpen artikel 1, 1°, dan dient dat veel duidelijker tot uiting te worden gebracht, meer bepaald door aan te geven welke normen gedurende welke periode moeten worden nageleefd opdat de voertuigen zouden kunnen worden beschouwd als "schone voertuigen" in de zin van het ontworpen besluit.

Artikel 2

1. Dit artikel strekt ertoe "de gewestelijke openbare instellingen en instellingen die onder hun gezag en toezicht vallen" op te sommen waarop het voorschrift van artikel 22, §§ 1 en 2, toepassing moet vinden.

Mede rekening houdend met de opmerking die hiervóór werd gemaakt in verband met het opschrift van het ontwerp, dient de inleidende zin te worden geredigeerd als volgt :

"De in artikel 22, §§ 1 en 2, van de voornoemde ordonnantie van 25 maart 1999 bedoelde gewestoverheden en instellingen die onder hun bevoegdheid of toezicht vallen, zijn :".

2. Luidens de bepalingen sub 12° en 13° behoren tot de in artikel 22, §§ 1 en 2, van de ordonnantie bedoelde gewestoverheden en instellingen ook "de 19 gemeentebesturen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" en "de 19 OCMW's".

In het advies dat de Raad van State heeft gegeven over het ontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 25 maart 1999, werd met betrekking tot het toepassingsgebied van het voorschrift van artikel 22, §§ 1 en 2, gesteld wat volgt :

> "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" [(1)].

---

(1) Advies L. 28.549/3 van 14 december 1998, Parl. St., Br. H. R., 1998-99, nr. A-314/1, p. 24.

Ook uit de memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 25 maart 1999 blijkt dat de artikelen 21 en 22 alleen toepassing vinden op "gewestbesturen (en) pararegionale instellingen" (2).

Gemeenten en OCMW's vallen dus niet onder het toepassingsgebied van artikel 22, § 1, van de ordonnantie (3). De bepalingen sub 12° en 13° moeten derhalve uit artikel 2 worden weggelaten.

3. Het voorschrift van artikel 22, §§ 1 en 2, van de ordonnantie van 25 maart 1999 geldt enkel voor de gewestoverheden en de instellingen "die als exploitant of opdrachtgever een wagenpark van meer dan vijftig wagens beheren".

Op de vraag of alle in artikel 2, 2° tot 5° en 7° tot 11°, van het ontwerp vermelde instellingen aan dat vereiste voldoen, heeft de gemachtigde van de regering geantwoord wat volgt :

> "Il y a de fait parmi ces organismes certains qui actuellement ne disposent pas d'une flotte de plus de 50 véhicules, mais dont la flotte peut s'accroître et atteindre ce nombre à court ou moyen terme.
>
> L'ordonnance prévoit explicitement que ne sont visés que les organismes qui ont une flotte de plus de 50 véhicules. Dès lors, l'arrêté s'appliquera à ceux de la liste qui atteignent le seuil des 50 véhicules."

Die opvatting van de gemachtigde kan niet helemaal worden bijgevallen. Met het oog op de rechtszekerheid, zou de opsomming van de aan artikel 22 onderworpen instellingen beter worden beperkt tot de instellingen die effectief een wagenpark van meer dan vijftig wagens beheren.

Indien de stellers van het ontwerp erop staan alle instellingen te blijven vermelden, zou minstens gepreciseerd moeten worden dat de effectieve toepassing van het ontworpen besluit op die instellingen afhankelijk is van de voorwaarde, bepaald in artikel 22, §§ 1 en 2, van de ordonnantie, dat hun wagenpark meer dan vijftig wagens telt.

---

(2) Parl. St., Br. H. R., 1998-99, nr. A-314/1, p. 10.

(3) Wat de gemeenten betreft, wordt in artikel 22, § 4, van de ordonnantie wel in de mogelijkheid voorzien voor de regering om ze, door het toekennen van "premies en subsidies", aan te moedigen om de doelstellingen van artikel 22, §§ 1 en 2, na te streven.

Artikel 3

Naar luid van paragraaf 1 van dit artikel kan het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) afwijkingen toestaan op artikel 22, §§ 1 en 2, van de ordonnantie van 25 maart 1999 "in geval door het gebruik van schone voertuigen niet aan de technische behoeften van de betrokken instelling kan worden voldaan, uitsluitend wanneer het gaat om voertuigen die gebruikt worden voor noodingrepen, reiniging en onderhoud van wegen en openbare ruimten of afvalophaling".

In het voornoemde artikel 22, §§ 1 en 2, wordt de bevoegdheid om uitzonderingen van technische aard toe te staan uitdrukkelijk opgedragen aan de regering zelf. Paragraaf 3 van artikel 22 draagt de regering voorts op om de procedure vast te stellen voor de toekenning van de afwijkingen bedoeld in de paragrafen 1 en 2.

Op grond van de machtiging vervat in artikel 22, § 3, gecombineerd met artikel 3, § 3, van het voornoemde koninklijk besluit van 8 maart 1989, kan de regering het BIM weliswaar betrekken bij de procedure inzake de toekenning van de bedoelde afwijkingen, maar de beslissing om de afwijking al dan niet toe te kennen moet, conform de bepalingen van artikel 22, §§ 1 en 2, door de regering zelf worden genomen. Artikel 3 behoort in die zin te worden aangepast.

PORTEE ET FONDEMENT LEGAL DU PROJET

1. Selon l'article 22, § 1er, de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, les pouvoirs publics régionaux ainsi que les organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle gérant, en tant qu'exploitant ou donneur d'ordre, des flottes de plus de cinquante véhicules, doivent veiller à atteindre, dans un délai de cinq ans, un pourcentage d'au moins 20 % de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le gouvernement. Concernant les organismes de transport public ressortissant à la Région de Bruxelles-Capitale, cette règle est applicable, selon le paragraphe 2 de l'article 22 précité, à un pourcentage d'au moins 5 % des véhicules. Le gouvernement peut accorder des dérogations d'ordre technique à l'obligation visée. L'article 22, § 3, charge le gouvernement de déterminer la procédure d'octroi de ces dérogations.

Le projet d'arrêté soumis pour avis vise à mettre en oeuvre ces dispositions. Il fixe les critères auxquels les véhicules doivent satisfaire pour être considérés comme "véhicules propres", c'est-à-dire des véhicules fonctionnant au moyen de technologies respectueuses de l'environnement (article 1er) et énumère "les organismes publics régionaux et les organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle" auxquels le régime en projet est applicable (article 2). En outre, le projet détermine les conditions et la procédure pour obtenir une dérogation visée à l'article 22, §§ 1er et 2, de l'ordonnance (article 3). Il soumet les organismes publics concernés à l'obligation d'envoyer annuellement, au plus tard le 31 décembre, à l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE), un rapport sur la composition des flottes (article 4) et charge l'IBGE de mettre à disposition de ces organismes un guide d'achat des véhicules propres, ainsi qu'un cahier des charges y relatif (article 5). Enfin, le projet règle l'entrée en vigueur de l'article 22, §§ 1er à 3, de l'ordonnance précitée du 25 mars 1999 (article 6).

2. La plupart des dispositions en projet puisent en principe leur fondement légal dans l'article 22, §§ 1er à 3, de l'ordonnance précitée du 25 mars 1999.

L'article 6 de l'arrêté en projet, qui prévoit l'entrée en vigueur de l'article 22, §§ 1er à 3, précité, trouve son fondement légal dans l'article 26 de cette ordonnance.

En ce qui concerne les articles 3 et 5 de l'arrêté en projet, qui confient de nouvelles missions à l'IBGE, le fondement légal peut être procuré par l'article 3, § 3, de l'arrêté royal du 8 mars 1989 créant l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, confirmé par la loi du 16 juin 1989. Selon cette disposition, le gouvernement peut charger l'IBGE d'autres missions que celles visées à l'article 3, § 2.

EXAMEN DU TEXTE

Intitulé

Le régime en projet ne concerne pas uniquement les "organismes publics régionaux" comme l'intitulé semble l'indiquer mais aussi notamment le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale visé à l'article 2, 1° du projet. Pour ce motif et pour tenir compte de la terminologie utilisée dans l'ordonnance du 25 mars 1999, il serait préférable, dans l'intitulé du projet, de remplacer les mots "des organismes publics régionaux et des organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle" par les mots "des pouvoirs publics régionaux et des organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle".

Préambule

1. Les premier à troisième alinéas du préambule, qui font référence à un certain nombre de directives CE, devront être supprimés, l'arrêté en projet n'ayant pas pour objectif la transposition de ces directives dans le droit interne de la Région de Bruxelles-Capitale.

2. Il convient, dans le quatrième alinéa du préambule (qui devient le premier alinéa), de supprimer la référence à l'article 21 de l'ordonnance du 25 mars 1999, cet article 21 ne procurant aucun fondement légal au régime en projet.

3. Compte tenu de l'observation formulée ci-dessus sur le fondement légal de l'arrêté en projet, il y a lieu, après la référence à l'ordonnance du 25 mars 1999, d'insérer un alinéa qui se réfère à l'article 3, § 3, de l'arrêté royal du 8 mars 1989 créant l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, confirmé par la loi du 16 juin 1989.

4. Dans le septième alinéa du préambule (qui devient le cinquième alinéa), la date "29 janvier 2003" sera remplacée par "27 janvier 2003".

5. Dans le neuvième alinéa du préambule (qui devient le cinquième alinéa), la date "6 février 2003" sera remplacée par "27 février 2003".

Article 1er

1. Mieux vaudrait dans la phrase introductive de cet article remplacer les mots "Au sens du présent arrêté" par les mots "Pour l'application du présent arrêté".

2. Le 1° fait référence à un certain nombre de directives CE en ce qui concerne la désignation des catégories de véhicules qui peuvent être considérés comme "véhicule propre" et la fixation des valeurs limites d'émission à prendre en considération.

Cette technique de "réglementation par référence" à des règles énoncées dans des directives n'est pas admissible pour des motifs de légistique.

En effet, il découle des caractéristiques d'une directive CE qu'en principe, ce n'est pas la directive même, mais les règles de droit interne transposant les dispositions de celle-ci dans l'ordre juridique national - en l'espèce, dans l'ordre juridique de la Région de Bruxelles-Capitale -, qui s'appliqueront dans cet ordre juridique.

En l'espèce, les dispositions des directives auxquelles il est fait référence sont reproduites dans l'annexe du projet sous la rubrique "Définitions de l'article 1, 1°".

Par conséquent, au lieu de se référer dans l'article 1er, 1°, à des dispositions de directive, mieux vaudrait faire référence à ces dispositions de l'annexe. Une autre option consisterait à insérer dans l'article 1er, 1°, les dispositions visées de l'annexe.

3. L'alinéa 1er de l'article 1er, 1°, dispose que sont considérées comme "véhicule propre" certaines catégories de véhicules qui satisfont "par anticipation" aux valeurs limites d'émission obligatoires "indiquées à la ligne B du tableau figurant au point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE ...".

Selon l'alinéa 2 de l'article 1er, 1°, "la définition de «véhicule propre» prend fin (pour chacune de ces catégories énumérées à l'alinéa 1er) à la date d'application des valeurs limites d'émission fixées à l'article 2, § 4, de la directive 1998/69/CE ...". Selon l'annexe du projet, il doit être satisfait à ces valeurs limites d'émission le 1er janvier 2005 ou le 1er janvier 2006, en fonction de la catégorie de véhicules.

Selon la note du Comité de coordination, visé à l'article 11 de l'ordonnance du 25 mars 1999, et jointe à la demande d'avis, les dispositions de l'article 1er, 1°, doivent être comprises en ce sens qu'elles "stipule(nt) que l'on anticipe chaque fois d'une norme Euro : les véhicules répondant actuellement à la norme Euro IV sont considérés comme véhicules propres, tandis qu'à partir de 2005 (date d'entrée en vigueur de la norme Euro IV), ce sont les véhicules répondant à la norme Euro V qui seront considérés comme véhicules propres".

Si tel est effectivement l'objectif visé par l'article 1er, 1°, en projet, il conviendrait de le faire ressortir bien plus clairement, plus particulièrement en indiquant quelles normes doivent être respectées et durant quelle période afin que les véhicules puissent être considérés comme "véhicule propre" au sens de l'arrêté en projet.

Article 2

1. Cet article entend énumérer "les organismes publics régionaux et les organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle" auxquels la règle prévue à l'article 22, §§ 1er et 2 est appelée à s'appliquer.

Compte tenu de l'observation formulée ci-dessus sur l'intitulé du projet, il y a lieu de rédiger la phrase introductive comme suit :

"Les pouvoirs publics régionaux et les organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle, visés à l'article 22, §§ 1er et 2, de l'ordonnance précitée du 25 mars 1999 sont :".

2. Selon le 12° et le 13°, "les dix-neuf administrations communales de la Région de Bruxelles-Capitale" et "les dix-neuf CPAS" relèvent des pouvoirs publics régionaux et des organismes visés à l'article 22, §§ 1er et 2, de l'ordonnance.

Le Conseil d'Etat, dans l'avis qu'il a donné sur un projet devenu l'ordonnance du 25 mars 1999, a formulé les considérations suivantes en ce qui concerne le champ d'application de la règle prévue à l'article 22, §§ 1er et 2 :

> "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" (1).

Il ressort également de l'exposé des motifs du projet qui a donné lieu à l'ordonnance du 25 mars 1999, que les articles 21 et 22 ne sont applicables qu'aux "administrations régionales (et) aux pararégionaux" (2).

Les communes et CPAS ne relèvent donc pas du champ d'application de l'article 22, § 1er, de l'ordonnance (3). Le 12° et le 13° doivent dès lors être omis de l'article 2.

---

(1) Avis L. 28.549/3 du 14 décembre 1998, Doc. parl., C.R.B.C., 1998-99, n° A-314/1, p. 24.

(2) Doc. parl., C.R.B.C., 1998-99, n° A-314/1, p. 10.

(3) Concernant les communes, l'article 22, § 4, de l'ordonnance a cependant prévu la possibilité pour le gouvernement de les encourager à atteindre les objectifs visés à l'article 22, §§ 1er et 2 en leur octroyant des "primes et subsides".

3. La règle prévue à l'article 22, §§ 1er et 2, de l'ordonnance du 25 mars 1999 ne vaut qu'à l'égard des pouvoirs publics régionaux et organismes "gérant, en tant qu'exploitant ou donneur d'ordre, des flottes de plus de cinquante véhicules".

A la question de savoir si tous les organismes visés à l'article 2, 2° à 5° et 7° à 11°, du projet, remplissent cette condition, le délégué du gouvernement a répondu comme suit :

> "Il y a de fait parmi ces organismes certains qui actuellement ne disposent pas d'une flotte de plus de 50 véhicules, mais dont la flotte peut s'accroître et atteindre ce nombre à court ou moyen terme.
>
> L'ordonnance prévoit explicitement que ne sont visés que les organismes qui ont une flotte de plus de 50 véhicules. Dès lors, l'arrêté s'appliquera à ceux de la liste qui atteignent le seuil des 50 véhicules."

L'opinion du délégué ne peut pas être entièrement suivie. Pour assurer la sécurité juridique, il serait préférable que l'énumération des organismes soumis aux dispositions de l'article 22 soit limitée aux organismes gérant effectivement une flotte de plus de cinquante véhicules.

Si toutefois les auteurs du projet tiennent à maintenir la mention de l'ensemble des organismes, il y aurait lieu au moins de préciser que l'application effective de l'arrêté en projet à ces organismes est subordonnée à la condition, prévue à l'article 22, §§ 1er et 2, de l'ordonnance, que leur flotte compte plus de cinquante véhicules.

Article 3

Selon le paragraphe 1er de cet article, l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) peut accorder des dérogations à l'article 22, §§ 1er et 2, de l'ordonnance du 25 mars 1999 "dans l'hypothèse où des véhicules propres ne permettent pas de répondre aux besoins techniques de l'organisme concerné, uniquement lorsqu'il s'agit de véhicules utilisés dans le cadre d'intervention d'urgence, du nettoyage et de l'entretien des voiries et espaces publics ou du ramassage des déchets".

L'article 22, §§ 1er et 2, précité, confère expressément au gouvernement même le pouvoir d'accorder des dérogations d'ordre technique. Le paragraphe 3 de l'article 22 charge en outre le gouvernement de déterminer la procédure d'octroi des dérogations visées aux paragraphes 1er et 2.

Sur la base de l'autorisation prévue par l'article 22, § 3, combiné avec l'article 3, § 3, de l'arrêté royal précité du 8 mars 1989, le gouvernement, s'il peut, certes, associer l'IBGE à la procédure d'octroi des dérogations visées, doit, toutefois, conformément aux dispositions de l'article 22, §§ 1er et 2, prendre lui-même la décision d'accorder ou non la dérogation. L'article 3 devra être adapté en ce sens.

De kamer was samengesteld uit		La chambre était composée de
de Heren Messieurs	W. DEROOVER,	eerste voorzitter, premier président,
	D. ALBRECHT, P. LEMMENS,	staatsraden, conseillers d'Etat,
	H. COUSY, J. VELAERS,	assessoren van de afdeling wetgeving, assesseurs de la section de législation,
Mevrouw Madame	A.-M. GOOSSENS,	toegevoegd griffier, greffier assumé.

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, eerste auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. K. BAMS, referendaris.

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, premier auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme K. BAMS, référendaire.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

A.-M. GOOSSENS

DE EERSTE VOORZITTER - LE PREMIER PRÉSIDENT,

W. DEROOVER