



CONSEIL D'ÉTAT  
section de législation

avis 55.870/4  
du 23 avril 2014

sur

un projet d'arrêté du  
Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale 'relatif à  
l'exemplarité des pouvoirs  
publics en matière de transport  
et modifiant l'arrêté du  
Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale du  
7 avril 2011 relatif aux plans  
de déplacements d'entreprises'

RAAD VAN STATE  
afdeling Wetgeving

advies 55.870/4  
van 23 april 2014

over

een ontwerp van besluit van de  
Brusselse Hoofdstedelijke  
Regering 'betreffende het  
voorbeeldgedrag van de  
overheden inzake vervoer en  
ter wijziging van het besluit  
van de Brusselse  
Hoofdstedelijke Regering van  
7 april 2011 betreffende de  
bedrijfsvervoerplannen'

Le 27 mars 2014, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie, de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 23 avril 2014. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE et Bernard BLERO, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Jean-Luc PAQUET, 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 23 avril 2014.

\*

Op 27 maart 2014 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, belast met Leefmilieu, Energie Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 23 april 2014. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE en Bernard BLERO, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jean-Luc PAQUET, 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 23 april 2014.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique du 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, le projet appelle les observations suivantes.

## EXAMEN DU PROJET

### PRÉAMBULE

Le chapitre 2 du projet tend à modifier l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 'relatif aux plans de déplacements d'entreprises', lequel trouve son fondement dans l'ordonnance du 14 mai 2009 'relative aux plans de déplacements' <sup>1</sup>.

Il y a dès lors lieu d'insérer dans le préambule de l'arrêté en projet un alinéa précédant l'alinéa 1<sup>er</sup> actuel afin de viser les dispositions de cette ordonnance qui constituent les fondements juridiques précis de ce chapitre 2 – donc au moins l'article 29, alinéa 2 – ainsi que, si certaines de ses dispositions ne rentrent pas strictement dans les habilitations contenues dans l'ordonnance mais peuvent être considérées comme la mise en œuvre du pouvoir général d'exécution des ordonnances, un alinéa supplémentaire visant l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux Institutions bruxelloises' <sup>2</sup>.

### DISPOSITIF

#### Article 2

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle les minibus ne sont pas visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, à l'article 3 et à l'article 5 du projet alors que cette catégorie est reprise dans l'intitulé de la section 1 et aux articles 2, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, et 4 du projet.

---

<sup>1</sup> Cette ordonnance est abrogée par l'article 4.2.4 de l'ordonnance du 2 mai 2013 'portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie'. Selon l'article 4.4.1, deuxième phrase, de l'ordonnance du 2 mai 2013, « [l']article 4.2.4 entre en vigueur en même temps que les dispositions du livre 2, titre 3 », à savoir les articles 2.3.1 à 2.3.62. Or à ce jour, seules certaines de ces dispositions sont entrées en vigueur : voir l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 janvier 2014 'relatif à l'enregistrement des chargés de l'évaluation des incidences, au service d'accompagnement et aux agents chargés du contrôle, au sens du Chapitre 3, du Titre 3, du Livre 2 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie', dont l'article 13 fait entrer en vigueur « les articles 2.3.51 à 2.3.61 [...] du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie » au jour de la publication de l'arrêté au *Moniteur belge* (soit le 5 février 2014). Il s'ensuit que l'article 4.2.4 de l'ordonnance du 2 mai 2013 abrogeant l'ordonnance du 14 mai 2009 'relative aux plans de déplacements' n'est pas encore entré en vigueur.

<sup>2</sup> Voir l'avis 49.299/4 donné le 21 mars 2011 sur le projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 'relatif aux plans de déplacements d'entreprises', observation sur l'alinéa 1<sup>er</sup> du préambule.

### Article 6

L'article 2.4.5, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance du 2 mai 2013 'portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie' impose au Gouvernement, en son alinéa 1<sup>er</sup>, de définir « des exigences en matière de performance environnementale pour les véhicules à acquérir ou à prendre en leasing par les pouvoirs publics régionaux et locaux, en vue de mettre un terme à la mise en service de véhicules équipés d'un moteur fonctionnant au carburant diesel ». L'alinéa 2 précise que ces exigences peuvent être « différentes selon : 1° l'usage des véhicules ; 2° que les véhicules ont ou non été spécialement conçus en vue de la réalisation d'une mission de service public dont le pouvoir public est chargé ; 3° la date d'acquisition des véhicules ou le début du leasing ».

Cette disposition ne permet pas d'exonérer des catégories de véhicules de toute exigence en matière de performance environnementale. Dès lors, en prévoyant que « [p]ar dérogation aux articles 2, § 1<sup>er</sup>, 3 et 5, le véhicule de chaque ministre de la Région, réputé véhicule de représentation, peut déroger aux règles de seuil d'ecoscore et/ou de moteur fonctionnant au carburant diesel », l'article 6 du projet n'exécute pas correctement l'article 2.4.5, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance du 2 mai 2013 et doit être revu.

### Article 12

À l'article 5*bis*, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, en projet, il y a lieu de se référer au rapport tel que défini à l'article 9 de l'arrêté en projet.

Le même article 5*bis*, § 3, 3°, en projet contient une auto-habilitation du Gouvernement. Celle-ci n'a pas lieu d'être et doit être omise.

### Article 17

Comme il s'agit de désigner tout titulaire possible de la fonction, indépendamment du genre, le texte français de l'article 17 doit être rédigé comme suit :

« Le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté »<sup>3</sup>.

\*

---

<sup>3</sup> *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires* [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 6.5.

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

### AANHEF

Hoofdstuk 2 van het ontwerp strekt tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 ‘betreffende de bedrijfsvervoerplannen’, waarvoor de rechtsgrond te vinden is in de ordonnantie van 14 mei 2009 ‘betreffende de vervoerplannen’.<sup>1</sup>

Bijgevolg dient in de aanhef van het ontworpen besluit vóór het huidige eerste lid een nieuw lid te worden ingevoegd waarin wordt verwezen naar de bepalingen van die ordonnantie die de precieze rechtsgrond opleveren voor dat hoofdstuk 2 – dus minstens artikel 29, tweede lid – alsook, indien sommige bepalingen van het ontwerp strikt genomen niet vallen onder de machtigingen die in de ordonnantie zijn vervat doch kunnen worden beschouwd als de tenuitvoerlegging van de algemene bevoegdheid inzake de uitvoering van de ordonnanties, een nieuw eerste lid waarin wordt verwezen naar artikel 8, eerste lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.<sup>2</sup>

## DISPOSITIEF

### Artikel 2

Wat paragraaf 1 betreft, is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk om welke reden de minibussen niet worden vermeld in de artikelen 2, § 1, 3 en 5 van het ontwerp terwijl die categorie wel vermeld wordt in het opschrift van afdeling 1 en in de artikelen 2, § 2, eerste lid, en 4 van het ontwerp.

---

<sup>1</sup> Die ordonnantie wordt opgeheven bij artikel 4.2.4 van de ordonnantie van 2 mei 2013 ‘houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing’. Luidens artikel 4.4.1, tweede zin, van de ordonnantie van 2 mei 2013 treedt “artikel 4.2.4. [...] in werking samen met de bepaling van boek 2, titel 3”, te weten de artikelen 2.3.1 tot 2.3.62. Tot op heden zijn echter slechts enkele van die bepalingen in werking getreden: zie het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 januari 2014 ‘betreffende de registratie van opdrachthouders voor de effectenbeoordeling, de begeleidingsdienst, en de ambtenaren die belast zijn met de controle in de zin van Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 3 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing’, waarvan artikel 13 “de artikelen 2.3.51 tot [...] 2.3.61 [...] van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing” in werking doet treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* (namelijk 5 februari 2014). Daaruit volgt dat artikel 4.2.4 van de ordonnantie van 2 mei 2013, dat de ordonnantie van 14 mei 2009 ‘betreffende de vervoerplannen’ opheft, nog niet in werking is getreden.

<sup>2</sup> Zie advies 49.299/4, op 21 maart 2011 verstrekt over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 ‘betreffende de bedrijfsvervoerplannen’, opmerking met betrekking tot het eerste lid van de aanhef.

### Artikel 6

Artikel 2.4.5, § 1, eerste lid, van de ordonnantie van 2 mei 2013 ‘houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing’ belast de Regering met het bepalen van “milieuprestatie-eisen voor de voertuigen die door de gewestelijke en lokale overheden worden gekocht of geleased om een einde te stellen aan de ingebruikname van voertuigen die met een dieselmotor zijn uitgerust”. In het tweede lid van die bepaling wordt verduidelijkt dat die eisen kunnen verschillen “naargelang: 1° het gebruik van de voertuigen; 2° de voertuigen al dan niet speciaal ontworpen werden voor de uitvoering van een openbare dienststopdracht waarmee het openbaar bestuur wordt belast; 3° de aankoopdatum van de voertuigen of de aanvang van de leasing”.

Die bepaling maakt het niet mogelijk om bepaalde categorieën van voertuigen vrij te stellen van elke milieuprestatie-eis. Door te bepalen dat “[i]n afwijking op de artikelen 2, § 1, 3 en 5, [...] het voertuig van iedere minister van het Gewest dat als dienstwagen wordt gebruikt, [mag] afwijken van de regels in verband met de drempelecoscore en/of de dieselmotor”, geeft artikel 6 van het ontwerp dan ook niet op correcte wijze uitvoering aan artikel 2.4.5, § 1, van de ordonnantie van 2 mei 2013 en dient het dus te worden herzien.

### Artikel 12

In het ontworpen artikel 5bis, § 2, eerste lid, 1°, dient te worden verwezen naar het verslag zoals het is gedefinieerd in artikel 9 van het ontworpen besluit.

In hetzelfde ontworpen artikel 5bis, § 3, 3°, verleent de Regering zichzelf een machtiging. Die machtiging heeft geen bestaansreden en dient te worden weggelaten.

### Artikel 17

Aangezien het de bedoeling is elke persoon – man of vrouw – aan te duiden die nu of in de toekomst deze functie bekleedt, dient de Franse tekst van de artikel 17 te worden gesteld als volgt:

“Le ministre qui a l’Environnement dans ses attributions est chargé de l’exécution du présent arrêté”.<sup>3</sup>

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY

---

<sup>3</sup> *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tabblad “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 6.5.