



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 63.031/1
van 27 maart 2018

avis 63.031/1
du 27 mars 2018

over

sur

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'houdende wijziging van
het Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering van
27 november 2008 tot bepaling van
de dringende maatregelen om
piekperiodes van luchtvervuiling
door fijn stof en door
stikstofdioxiden te voorkomen'

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
l'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale du
27 novembre 2008 déterminant les
mesures d'urgence en vue de
prévenir les pics de pollution
atmosphérique par les
microparticules et les dioxydes
d'azote'

Op 23 februari 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘houdende wijziging van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen’.

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 22 maart 2018. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Chantal BAMPS, staatsraden, Michel TISON en Johan PUT, assessoren, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Chantal BAMPS, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 maart 2018.

*

Le 23 février 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ‘modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote’.

Le projet a été examiné par la première chambre le 22 mars 2018. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wilfried VAN VAERENBERGH et Chantal BAMPS, conseillers d'État, Michel TISON et Johan PUT, assesseurs, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Kristine BAMS, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Chantal BAMPS, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 mars 2018.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

2. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 ‘tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtverontreiniging door fijn stof en stikstofdioxide te voorkomen’, bepaalt de regels voor de invoering van dringende maatregelen die zich opdringen in geval van risico op winterpollutiepieken die te wijten zijn aan de overschrijdingen van bepaalde concentraties van fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂)

Het om advies voorgelegde ontwerp strekt tot het aanbrengen van de volgende wijzigingen aan dat besluit:

- het invoeren van een nieuwe verontreinigende stof PM_{2,5} (artikelen 2, 4 en 9 van het ontwerp);

- het invoeren van een nieuwe drempel (de informatie- en sensibiliseringsdrempel) die als voornaamste doelstelling heeft om het publiek over de verslechtering van de luchtkwaliteit op de hoogte te brengen (artikelen 4, 5 en 9);

- het invoeren van een drempel die rekening houdt met het voortduren van de informatie- en sensibiliseringsdrempel (drempel “informatie- en interventiedrempel” genaamd) (artikelen 4, 5 en 9);

- het verbeteren en ophelderen van de methodologische criteria om een pollutiepiek in te schakelen (artikel 3);

- het toevoegen van bepaalde maatregelen om alternatieven voor de wagen te bevorderen en het wijzigen van maatregelen die met operationele problemen gepaard gaan (artikelen 5 tot 7);

- het invoeren van een principe van toepassing gedurende het hele jaar (artikel 4);

- de fusie van de interventiedrempels 2 en 3 (artikel 8).

3. De ontworpen regeling kan worden geacht rechtsgrond te vinden in de bepalingen van de artikelen 3.2.5 en 3.2.11 van de ordonnantie van 2 mei 2013 ‘houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing’ (hierna: Brussels Wetboek), waarvan melding wordt gemaakt in het eerste lid van de aanhef van het ontwerp.

Tevens wordt rechtsgrond ontleend aan artikel 3.2.6 van het Brussels Wetboek, luidende:

“De Regering kan voor de door haar vastgestelde verontreinigende stoffen een vooralarmdrempel vaststellen die overeenstemt met een niveau dat strenger is dan de alarmdrempel. Bij overschrijding van die vooralarmdrempel, moet aan de bevolking bijkomende informatie worden verstrekt overeenkomstig artikel 3.2.14.”

ALGEMENE OPMERKING

4. Regeringsbesluiten moeten worden voorgedragen door alle ministers bevoegd voor de aangelegenheden waarover het besluit handelt.¹

Vermits uit artikel 11 van het ontwerp blijkt dat ook de minister bevoegd voor mobiliteit belast is met de tenuitvoerlegging van dit besluit, dient ook de Minister van Mobiliteit te worden betrokken bij deze voordracht.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5. De aanhef dient in overeenstemming te worden gebracht met hetgeen *sub* 3 in verband met de rechtsgrond is opgemerkt.

Bijgevolg dient, in het eerste lid, een verwijzing naar artikel 3.2.6 van het Brussels Wetboek te worden toegevoegd.

Artikel 1

6. In de Nederlandse tekst vervange men de woorden “de titel” door de woorden “het opschrift” en de woorden “de stikstofdioxiden” door het woord “stikstofdioxiden”.

Artikel 2

7. In de Nederlandse tekst vervange men in de inleidende zin het woord “vervangen” door het woord “gewijzigd”.

¹ Zie *Beginnelsen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, aanbeveling 41, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be).

Artikel 4

8. Door het ontworpen artikel 3, §§ 4 en 5, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 kunnen verplichtingen worden opgelegd aan IRCEL².

Gevraagd op basis van welke bepalingen deze verplichtingen kunnen worden opgelegd antwoordde de gemachtigde:

“Cela repose sur l'accord de coopération du 18/05/1994 entre les régions bruxelloises, flamandes et wallonne en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données : Art.7, a) 3°.”

Luidens artikel 7, a), 3°, van het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 tussen het Vlaamse, het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ‘inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van de gegevens’ wordt IRCEL belast met het opvolgen van fases van toenemende vervuiling en het verwittigen van de verantwoordelijke instanties die door de gewesten aangeduid zijn.

Om de duidelijkheid van de ontworpen regeling en bijgevolg de rechtszekerheid te bevorderen, verdient het aanbeveling in de aanhef een verwijzing naar voornoemd artikel van het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 op te nemen.

Artikel 5

10. In het ontworpen artikel 3bis, eerste lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008, schrijve men in de Nederlandse tekst “zich niet met hout te verwarmen” in plaats van “zich niet hout te verwarmen”.

11. Aan de gemachtigde werd naar de verantwoording gevraagd waarom in het ontworpen artikel 3ter, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008, enkel voor Villo! het dagticket gratis is en niet voor de andere concurrerende aanbieders van de gedeelde fietsensystemen.

De gemachtigde antwoordde:

“Tel que mentionné dans la note au gouvernement, la même remarque a été faite par le Conseil Économique et Social qui suggère d’offrir la gratuité du système de vélos partagés aux différents opérateurs présents sur le territoire de la région, et pas uniquement Villo!. La remarque est tout à fait pertinente mais ne peut malheureusement être prise en compte actuellement car seul l’opérateur Villo! est actuellement reconnu par la Région. Cela pourra être fait lorsque le projet d’ordonnance qui organise les systèmes de vélo partagés en RBC sera adoptée.”

² Interregionale Cel voor Leefmilieu.

Er dient te worden opgemerkt dat, zoals blijkt uit het advies van de inspecteur van Financiën, voor het gratis ter beschikking stellen van zijn fietsvloot, aan Villo! een dagvergoeding wordt toegekend.

De ontworpen regeling heeft tot gevolg dat de aan het gratis dagticket gekoppelde dagvergoeding tot een gunstigere concurrentiepositie voor de betrokken entiteit leidt ten aanzien van de andere marktdeelnemers die niet deze vergoeding genieten. De ontworpen regeling houdt aldus een bevoordeling in van Villo! op de markt van het gedeelde fietsensysteem.

Het valt derhalve niet bij voorbaat uit te sluiten dat de ontworpen bepaling, waarbij aan Villo! een dagvergoeding wordt toegekend, staatssteun betreft in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), waarvoor overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU een voorafgaande aanmeldingsplicht bij de Europese Commissie geldt.³ De stellers van het ontwerp doen er goed aan om na te gaan of de ontworpen regeling voldoet aan de voorwaarden bepaald in verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 ‘betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op *de-minimis*steun’ (hierna: *de-minimis*verordening) of in verordening (EU) nr. 360/2012 van de Commissie van 25 april 2012 ‘betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op *de-minimis*steun verleend aan diensten van algemeen economisch belang verrichtende ondernemingen’. Indien aan de betrokken voorwaarden is voldaan zou immers de ontworpen regeling op dat punt zijn vrijgesteld van aanmelding bij de Europese Commissie.

Artikel 7

12. Luidens de bepaling van het ontworpen artikel 5, derde lid, derde streepje, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 zijn de taxi's in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995 ‘betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur’ uitgesloten van het verkeersverbod.

Gevraagd welke taxi's worden bedoeld, nu de ordonnantie van 27 april 1995 betrekking heeft op taxidiensten, antwoordde de gemachtigde:

“On fait référence aux services de taxis tels que précisés à l'article 2 de l'ordonnance en question, qu'il s'agisse des services de taxis ou des services de location de voiture avec chauffeurs.”

In het belang van de rechtszekerheid verdient het aanbeveling de terminologie van de ontworpen bepaling af te stemmen op deze van de ordonnantie van 27 april 1995.

Bovendien is het evenmin duidelijk welke taxidiensten wel toegelaten zijn, zodat de vraag rijst of taxidiensten die geen vergunning van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

³ Het gegeven dat, zoals blijkt uit het antwoord van de gemachtigde, Villo! de enige operator op het vlak van gedeelde fietsensystemen is die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel is erkend, doet geen afbreuk aan die vaststelling.

voor de exploitatie van een taxidienst op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben gekregen ook onder voornoemde uitzondering vallen of dat ze onder de verbodsbepaling van het ontworpen artikel 5, tweede lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 vallen.

Daarover om toelichting gevraagd antwoordde de gemachtigde:

“*Cfr.* Art. 16, al.2 de l’ordonnance. Un taxi qui n’a pas la licence de la RBC peut décharger un client en RBC mais ne peut pas charger un client dont le point de départ est la RBC. Il en va de même en cas de pic de pollution seuil 2.”

Luidens artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van 27 april 1995 mogen enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering afgegeven vergunning dienstleveringen afleggen waarvan het vertrekpunt (voor de gebruiker) gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bovendien mag niemand overeenkomstig artikel 3 van deze ordonnantie zonder vergunning van de Regering, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen van op de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt.

Over de draagwijdte van artikel 3 van voornoemde ordonnantie oordeelde het Grondwettelijk Hof⁴, op een prejudiciële vraag, dat uit de tekst van artikel 3 van de in het geding zijnde ordonnantie blijkt dat een vergunning is vereist voor de exploitatie van taxidiensten waarvan het vertrekpunt voor de gebruiker op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gelegen. Die bepaling staat er volgens het Hof evenwel niet aan in de weg dat de voertuigen die behoren tot de taxidiensten die over een exploitatievergunning beschikken die op grond van de Vlaamse regelgeving of op grond van de Waalse regelgeving is afgegeven, hun ritten kunnen voortzetten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of het kunnen betreden wanneer zij daartoe worden genoodzaakt, zonder dat daartoe een vergunning van dat Gewest is vereist. Het Hof gaf daarmee een bevoegdheidsconforme lezing van deze bepaling.

Teneinde geen onduidelijkheid te laten bestaan over de draagwijdte van de verbodsbepaling van het ontworpen artikel 5, tweede lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 en de indruk te vermijden dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar bevoegdheid overschrijdt, kan worden overwogen om de ontworpen bepaling op dat punt te expliciteren.

13. Luidens het ontworpen artikel 5, vierde lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 kunnen de ministers de lijst van de soorten voertuigen die van de betrokken maatregel uitgesloten zijn, aanpassen. Gelet op de doelstellingen die aan het ontwerp ten grondslag liggen, kan deze machtiging aan de ministers niet worden beschouwd als betrekking hebbende op een maatregel die van een zodanig bijkomstige of detailmatige aard is dat de betrokken ministers deze zouden kunnen nemen. De ontworpen delegatiebepaling kan derhalve niet ongewijzigd in het ontwerp worden gehandhaafd.

⁴ GwH nr. 40/2012 van 8 maart 2012.

14. In het ontworpen artikel 5, laatste lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 wordt bepaald dat de lijst met afwijkingen op de website van Leefmilieu Brussel wordt gepubliceerd, dat de controle door de politie op basis van deze lijst zal uitgevoerd worden en dat de automobilist het bewijs zal moeten leveren dat hij aan het op deze lijst aangeduide profiel beantwoordt.

Er is geen rechtsgrond voor het ontworpen artikel 5, laatste lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 in zoverre erin wordt bepaald dat de politie op basis van de op de website gepubliceerde lijst een controle zal uitvoeren. Het desbetreffende onderdeel van de ontworpen bepaling dient derhalve uit het ontwerp te worden weggelaten.

Artikel 8

15. In de Nederlandse tekst schrappen men de vermelding “§ 1.”.

Artikel 9

16. In de ontworpen bijlage 1 voege men in de Franse tekst van de tabel op de derde rij, in de derde kolom, het woord “jour” tussen het getal “2” en het woord “consécutifs”.

Artikel 11

17. In de Nederlandse tekst vervange men de zinsnede “uitvoering van onderhavig besluit” door de zinsnede “tenuitvoerlegging van dit besluit”.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE ET FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

2. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 'déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote' fixe les règles d'instauration de mesures d'urgence qui s'imposent en cas de risque de pics de pollution hivernaux dus au dépassement de certaines concentrations de microparticules (PM₁₀) et de dioxydes d'azote (NO₂).

Le projet soumis pour avis a pour objet d'apporter les modifications suivantes à cet arrêté :

- l'introduction d'un nouveau polluant PM_{2,5} (articles 2, 4 et 9 du projet);
- l'instauration d'un nouveau seuil (le seuil d'information et de sensibilisation) ayant pour objectif principal d'informer le public de la détérioration de la qualité de l'air (articles 4, 5 et 9);
- l'instauration d'un seuil tenant compte de la persistance du seuil d'information et de sensibilisation (dénommé « seuil d'information et d'intervention ») (articles 4, 5 et 9);
- l'amélioration et la clarification des critères méthodologiques d'évaluation d'un pic de pollution (article 3);
- l'ajout de certaines mesures visant à favoriser des solutions de substitution à la voiture et la modification de mesures liées à des problèmes opérationnels (articles 5 à 7);
- l'instauration d'un principe d'application durant toute l'année (article 4);
- la fusion des seuils d'intervention 2 et 3 (article 8).

3. Le régime en projet peut être réputé trouver un fondement juridique dans les dispositions des articles 3.2.5 et 3.2.11 de l'ordonnance du 2 mai 2013 'portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie' (ci-après : le Code bruxellois), dont il est fait mention au premier alinéa du préambule du projet.

Le projet tire également son fondement juridique de l'article 3.2.6 du Code bruxellois, qui s'énonce comme suit :

« Le Gouvernement peut fixer, pour les polluants qu'il détermine, un seuil de pré-alerte correspondant à un niveau plus strict que le seuil d'alerte. Le dépassement de ce seuil de pré-alerte nécessite une information complémentaire de la population, conformément à l'article 3.2.14 ».

OBSERVATION GÉNÉRALE

4. Les arrêtés de gouvernement doivent être proposés par tous les ministres qui sont compétents dans les matières qui font l'objet de l'arrêté ¹.

Dès lors qu'il ressort de l'article 11 du projet que le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution de l'arrêté à l'examen, le ministre de la Mobilité doit également être associé à cette proposition.

EXAMEN DU TEXTE

Préambule

5. Il convient de mettre le préambule en conformité avec les observations formulées au point 3 à propos du fondement juridique.

Par conséquent, on ajoutera, au premier alinéa, une référence à l'article 3.2.6 du Code bruxellois.

Article 1^{er}

6. Dans le texte néerlandais, on remplacera les mots « de titel » par les mots « het opschrift » et les mots « de stikstofdioxygen » par le mot « stikstofdioxygen ».

Article 2

7. Dans le texte néerlandais, on remplacera le mot « vervangen » par le mot « gewijzigd » dans la phrase liminaire.

¹ Voir *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, Conseil d'État, 2008, recommandation n° 41, à consulter sur le site Internet du Conseil d'État (www.raadvst-consetat.be).

Article 4

8. L'article 3, §§ 4 et 5, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 peut imposer des obligations à CELINE ².

Interrogé pour savoir sur la base de quelles dispositions ces obligations peuvent être imposées, le délégué a répondu :

« Cela repose sur l'accord de coopération du 18/05/1994 entre les régions bruxelloises, flamandes et wallonne en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données : Art.7, a) 3° ».

Aux termes de l'article 7, a), 3°, de l'accord de coopération du 18 mai 1994 entre les Régions bruxelloise, flamande et wallonne 'en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données', CELINE est chargée du suivi des épisodes de pollution accrue et de l'alerte des instances responsables indiquées par les Régions.

Dans un souci de clarté du régime en projet et, partant, de sécurité juridique, il est recommandé que le préambule vise l'article précité de l'accord de coopération du 18 mai 1994.

Article 5

10. À l'article 3bis, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008, on écrira dans le texte néerlandais « zich niet met hout te verwarmen » au lieu de « zich niet hout te verwarmen ».

11. Il a été demandé au délégué de justifier pourquoi l'article 3ter, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 prévoit un ticket journalier gratuit uniquement pour Villo! et pas pour les autres opérateurs concurrents des systèmes de vélos partagés.

Il a répondu comme suit :

« Tel que mentionné dans la note au gouvernement, la même remarque a été faite par le Conseil Économique et Social qui suggère d'offrir la gratuité du système de vélos partagés aux différents opérateurs présents sur le territoire de la région, et pas uniquement Villo!. La remarque est tout à fait pertinente mais ne peut malheureusement être prise en compte actuellement car seul l'opérateur Villo! est actuellement reconnu par la Région. Cela pourra être fait lorsque le projet d'ordonnance qui organise les systèmes de vélo partagés en RBC sera adoptée ».

Il y a lieu d'observer que, comme il ressort de l'avis de l'inspecteur des Finances, une indemnité journalière est octroyée à Villo! pour la mise à disposition gratuite de sa flotte de vélos.

² Cellule interrégionale de l'Environnement.

Le régime en projet implique que l'indemnité journalière liée au ticket journalier gratuit favorise la position concurrentielle de l'entité concernée vis-à-vis des autres opérateurs économiques qui ne bénéficient pas de cette indemnité. Le régime en projet privilégie dès lors Villo! sur le marché des systèmes de vélos partagés.

Par conséquent, on ne peut exclure *a priori* que la disposition en projet, qui octroie à Villo! une indemnité journalière, concerne une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui doit faire l'objet d'une notification préalable à la Commission européenne, conformément à l'article 108, paragraphe 3, TFUE³. Les auteurs du projet seraient bien avisés d'examiner si le régime en projet satisfait aux conditions prévues dans le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 'relatif à l'application des articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*' (ci-après : le règlement *de-minimis*) ou dans le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 'relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis* accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général'. En effet, si les conditions concernées sont remplies, le régime en projet ne devrait pas être notifié à la Commission européenne sur ce point.

Article 7

12. Selon la règle énoncée à l'article 5, alinéa 3, troisième tiret, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008, les taxis au sens de l'ordonnance du 27 avril 1995 'relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur' sont exclus de l'interdiction de circuler.

À la question de savoir quels taxis sont visés, dès lors que l'ordonnance du 27 avril 1995 concerne les services de taxis, le délégué a répondu ce qui suit :

« On fait référence aux services de taxis tels que précisés à l'article 2 de l'ordonnance en question, qu'il s'agisse des services de taxis ou des services de location de voiture avec chauffeurs ».

Par souci de sécurité juridique, il est recommandé d'aligner la terminologie de la disposition en projet sur celle de l'ordonnance du 27 avril 1995.

En outre, on n'aperçoit pas non plus clairement quels services de taxis sont effectivement autorisés, de sorte que la question se pose de savoir si les services de taxis qui n'ont pas reçu du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale l'autorisation d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, tombent également sous le coup de l'exception précitée ou de l'interdiction contenue à l'article 5, alinéa 2, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008.

³ Le fait que, ainsi qu'il ressort de la réponse du délégué, Villo! soit le seul opérateur de systèmes de vélos partagés actuellement reconnu en Région de Bruxelles-Capitale, n'y change rien.

Invité à fournir des précisions à ce sujet, le délégué a répondu ce qui suit :

« *Cfr.* Art. 16, al.2 de l'ordonnance. Un taxi qui n'a pas la licence de la RBC peut décharger un client en RBC mais ne peut pas charger un client dont le point de départ est la RBC. Il en va de même en cas de pic de pollution seuil 2 ».

Selon l'article 16, alinéa 2, de l'ordonnance du 27 avril 1995, seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des prestations de services dont le point de départ (pour l'usager) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. En outre, conformément à l'article 3 de cette ordonnance, nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne la portée de l'article 3 de l'ordonnance précitée, la Cour constitutionnelle⁴ a jugé, dans sa réponse à une question préjudicielle, qu'il ressort du texte de l'article 3 de l'ordonnance en cause qu'une autorisation est requise pour l'exploitation de services de taxis dont le point de départ pour l'usager est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Selon la Cour, cette disposition n'empêche cependant pas que les véhicules relevant des services de taxis disposant d'une autorisation d'exploitation délivrée sur la base de la réglementation flamande ou de la réglementation wallonne puissent poursuivre leurs courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou y pénétrer lorsqu'ils y sont appelés, sans qu'une autorisation de cette Région soit requise à cette fin. Ce faisant, la Cour a donné de cette disposition une lecture conforme à la répartition des compétences.

Afin de ne laisser subsister aucune ambiguïté concernant la portée de l'interdiction contenue à l'article 5, alinéa 2, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 et d'éviter de donner à penser que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale excède ses compétences, on peut envisager de préciser la disposition en projet sur ce point.

13. Selon l'article 5, alinéa 4, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008, les ministres peuvent adapter la liste des types de véhicules exclus de la mesure concernée. Eu égard aux objectifs qui fondent le projet, cette autorisation conférée aux ministres ne peut pas être considérée comme étant relative à une mesure dont la nature est à ce point d'ordre secondaire ou de détail que les ministres concernés pourraient la prendre. La délégation en projet ne peut dès lors être maintenue telle quelle dans le projet.

14. L'article 5, dernier alinéa, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 dispose que la liste de dérogations est publiée sur le site Internet de Bruxelles Environnement, que le contrôle sera effectué par la police sur la base de cette liste et que l'automobiliste devra apporter la preuve qu'il répond au profil indiqué sur cette liste.

⁴ C.C., n° 40/2012 du 8 mars 2012.

L'article 5, dernier alinéa, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 est dénué de fondement juridique dans la mesure où il prévoit que la police effectuera un contrôle sur la base de la liste publiée sur le site Internet. L'élément concerné de la disposition en projet doit dès lors être omis du projet.

Article 8

15. Dans le texte néerlandais, on supprimera la mention « § 1. ».

Article 9

16. Dans l'annexe 1 en projet, on ajoutera à la troisième ligne, dans la troisième colonne, du texte français du tableau le mot « jours » entre le chiffre « 2 » et le mot « consécutifs ».

Article 11

17. Dans le texte néerlandais, on remplacera le membre de phrase « uitvoering van onderhavig besluit » par le membre de phrase « tenuitvoerlegging van dit besluit ».

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Wim GEURTS

Marnix VAN DAMME