REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

(Avant-) projet d'ordonnance

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

(Voor) ontwerp van ordonnantie

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement	**Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen**
Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,	De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Sur la proposition du Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative,	Op voordracht van de Minister belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,
Après délibération,	Na beraadslaging,
Arrête	**Besluit**
Le Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit:	De Minister belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de ontwerpordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:
TITRE Ier. - Dispositions générales	TITEL I. - Algemene bepalingen
Article 1er. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.	Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.
TITRE II. - Modifications à l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie	TITEL II. - Wijzigingen in de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing
Article 2. A l'article 2.3.51. de la Section 1 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, les modifications suivantes sont apportées : 1° au point 3°, le mot « automobile » est remplacé par le mot « à moteur » ; 2° au point 3°, les mots « (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) sont ajoutés après le mot « roues » ; 3° au point 3°, les mots « dont l'accès est réservé à certains utilisateurs, par opposition au parking public » sont supprimés ; 4° au point 4°, le mot « autorisés » est remplacé par le mot « admissible » ; 5° le point 6° est remplacé par ce qui suit : « 6° "Parking" : ensemble d'emplacements de parcage soumis à permis d'environnement en vertu de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ; » ; 6° le point 7° est remplacé par ce qui suit : « 7° "Parking public de desserte": tout parking ou partie d'un parking dont les emplacements de parcage ne sont pas réservés à certains utilisateurs, qui n'est pas l'accessoire d'une autre affectation, et répondant aux exigences minimales fixées à l'Annexe 2.5 du Livre 2 ; sont assimilés à un parking public de desserte au sens du présent chapitre, les parkings de transit reconnus comme tels en vertu de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et des	Artikel 2. In artikel 2.3.51. van Afdeling 1 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in punt 3° wordt het woord "auto" vervangen door het woord "motor"; 2° in punt 3° worden de woorden "(uitgezonderd fietsen en steps)" toegevoegd na het woord "wielen"; 3° in punt 3° worden de woorden "en waarvan de toegang voorbehouden is aan sommige gebruikers, in tegenstelling tot de openbare parking" geschrapt; 4° in punt 4° worden de woorden "aantal toegestane plaatsen" vervangen door de woorden "toegelaten aantal plaatsen"; 5° punt 6° wordt vervangen door wat volgt: "6° "Parking": een geheel van parkeerplaatsen onderworpen aan een milieuvergunning op grond van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen;"; 6° punt 7° wordt vervangen door wat volgt: "7° "Openbare bedieningsparking": elke parking of deel van een parking waarvan de parkeerplaatsen niet voorbehouden zijn aan bepaalde gebruikers, die niet ondergeschikt is aan een andere bestemming en die voldoet aan de minimumeisen bepaald in Bijlage 2.5 van Boek 2; zijn gelijkgesteld met een openbare bedieningsparking in de zin van dit hoofdstuk, de transitparkings die als dusdanig zijn erkend op grond van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de

arrêtés pris en vertu de cette ordonnance, ou reconnus comme tels par le permis d'environnement qui les régit ; » ; 7° au point 9°, les mots « situés sou le niveau du sol » sont supprimés ; 8° le point 9° est complété par deux phrases rédigées comme suit : « ; les dimensions des planchers sont mesurées au nu extérieur des murs des façades, les planchers étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs, par les gaines, cages d'escaliers et d'ascenseurs ; ne sont pas non plus pris en compte pour le calcul de la superficie de plancher, les locaux qui, tenant compte de leur fonction, justifient l'application d'une ou de plusieurs exemption(s) visée(s) à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2 ; » ; 9°au point 10°, les mots « à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et trottinettes) » sont ajoutés après le terme « "Véhicule fonctionnel » ; 10° il est ajouté un 11° libellé comme suit : « 11° "équipement d'intérêt collectif et de service public" : une construction ou installation affectée à l'accomplissement d'une mission d'intérêt général ou public, notamment les immeubles abritant les assemblées parlementaires, les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux, de santé, de culte reconnus et de morale laïque. Sont également considérés comme de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public, les missions diplomatiques les postes consulaires de carrière des Etats reconnus par la Belgique ainsi que les représentations des entités fédérées ou assimilées de ces Etats. Les locaux de gestion ou d'administration sont quant à eux exclus de cette notion . ».	besluiten die op grond van die ordonnantie zijn genomen, of die als dusdanig zijn erkend in de hen betreffende milieuvergunning;"; 7° in punt 9° worden de woorden "gelegen onder het terreinniveau" geschrapt; 8° punt 9° wordt aangevuld met twee zinnen die luiden als volgt: "; de vloerafmetingen worden buitenwerks gemeten tussen de onbeklede buitenwanden van de gevelmuren, en de vloeren worden geacht door te lopen, zonder rekening te houden met de onderbreking ervan door scheidingswanden en binnenmuren, of door kokers, trappenhuizen en liftschachten; worden eveneens buiten beschouwing gelaten bij het berekenen van de vloeroppervlakte, de lokalen die, gelet op hun functie, de toepassing van één of meer uitzonderingen rechtvaardigen zoals bedoeld in artikel 2.3.52, §2, tweede lid;"; 9° in punt 10° wordt het woord "Dienstvoertuig" vervangen door de woorden "Dienstmotorvoertuig op twee tot vier wielen (uitgezonderd fietsen en steps)"; 10° er wordt een punt 11° toegevoegd, dat luidt als volgt: "11° "Voorziening van collectief belang of van openbare diensten": een bouwwerk of installatie bestemd voor de uitvoering van een opdracht van algemeen of openbaar belang, meer bepaald de gebouwen waarin de parlementaire vergaderingen gehuisvest zijn, de scholen, de culturele, sportieve, sociale en gezondheidsvoorzieningen, alsmede de voorzieningen voor erkende erediensten en lekenmoraal. Worden eveneens beschouwd als voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, de diplomatieke zendingen, de consulaire beroepsposten van de door België erkende Staten, alsmede de vertegenwoordigingen van de gefedereerde of gelijkgestelde entiteiten van die Staten. Worden van dit begrip uitgesloten, de lokalen voor het beheer of het bestuur.".
Article 3. L'intitulé de la Section 2 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 de la même Ordonnance est remplacé par ce qui suit : « Section 2. –Objectifs et Champ d'application »	Artikel 3. De titel van Afdeling 2 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Afdeling 2. - Doelstellingen en Toepassingsgebied"
Article 4. A l'article 2.3.52. de cette même ordonnance les modifications suivantes sont apportées : 1° le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit : « §1er. Les dispositions du présent chapitre visent, de manière générale, à réduire l'impact des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale et, en particulier, à restreindre l'utilisation d'un véhicule à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) entre le domicile et le lieu de travail en agissant, notamment, sur la possibilité de bénéficier d'un emplacement de stationnement sur ou à proximité du lieu de travail. » ; 2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit : « §2. Ces dispositions sont applicables aux parkings à créer en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'aux parkings existants comportant au minimum trois emplacements excédentaires au	Artikel 4. In artikel 2.3.52 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° paragraaf 1 wordt vervangen door wat volgt: "§ 1. De bepalingen van dit hoofdstuk strekken er algemeen toe de gevolgen van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen en in het bijzonder het gebruik van een motorvoertuig op twee tot vier wielen (uitgezonderd fietsen en steps) voor het woon-werkverkeer te beperken door meer bepaald in te grijpen in de mogelijkheid om over een parkeerplaats te kunnen beschikken op of in de buurt van de werkplek."; 2° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt: "§ 2. Deze bepalingen zijn van toepassing op de aan te leggen parkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, evenals op de bestaande parkings die minstens drie overtollige plaatsen tellen

sens de l'article 2.3.51, 4°. Dans les conditions fixées au présent article, ces dispositions ne sont toutefois pas appliquées : 1° aux emplacements de parcage exclusivement affectés à des fonctions de logement; 2° aux emplacements de parcage exclusivement affectés à des fonctions de parking public de desserte; 3° aux emplacements de parcage exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux établissements hôteliers. Toutes ces notions s'entendent au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol, à l'exception de la notion d'équipement d'intérêt collectif et de service public définie à l'article 2.3.51, 11° du présent code ; 4° aux emplacements de parcage exclusivement affectés aux services de taxis tels que définis par l'article 2, 1° de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis, ou aux services de véhicules à moteur partagés tels que définis par l'article 1er, 4° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ; 5° aux emplacements de parcage exclusivement affectés à plusieurs de ces fonctions. Les exemptions énumérées aux 1° à 5° de l'alinéa précédent doivent être sollicitées formellement par le demandeur de certificat ou de permis d'environnement qui démontre, à l'appui de son dossier et de pièces justificatives, que tout ou partie des emplacements de parcage visés par sa demande relèvent, le cas échéant, d'une ou de plusieurs des exemptions. Après avoir constaté que les conditions ou critères du présent article sont remplies, l'autorité compétente statue sur la demande de certificat ou de permis d'environnement sans appliquer les dispositions des sections 3 à 5 du présent chapitre. » ; 3° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit : « §3. Pour les emplacements de parcage affectés à des fonctions de parking public de desserte, le demandeur doit à cet effet fournir, dans sa demande, toutes les informations garantissant que lesdits emplacements constituent un parking public de desserte et seront exploités comme tel, dont un programme d'occupation qui comprend au moins : 1° la description de l'occupation générale du parking conforme aux objectifs visés à l'article 2.3.52. §1er et tenant compte de la nature, de la diversité et des horaires des fonctions sociales desservies ; 2° les comptages, histogrammes et statistiques de fréquentation et de remplissage du parking conformes	in de zin van artikel 2.3.51, 4°. Volgens de in dit artikel vastgestelde voorwaarden, worden deze bepalingen evenwel niet toegepast: 1° op de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor een woonfunctie; 2° op de parkeerplaatsen die uitsluitend fungeren als publieke bedieningsparking; 3° op de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke, opslagactiviteiten of voor activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, voor handelszaken, voor groothandel, voor grote speciaalzaken, voor voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst en voor hotelinrichtingen. Al deze begrippen moeten worden verstaan in de zin van het Gewestelijk Bestemmingsplan, uitgezonderd het begrip voorziening van collectief belang of van openbare diensten gedefinieerd in artikel 2.3.51, 11° van dit Wetboek; 4° op de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor taxidiensten zoals gedefinieerd onder artikel 2, 1° van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende de taxidiensten, of voor diensten voor gedeelde motorvoertuigen, zoals gedefinieerd onder artikel 1, 4° van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen; 5° op de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor verschillende van deze functies. De in 1° tot 5° van het vorige lid opgesomde uitzonderingen moeten formeel worden aangevraagd door de aanvrager van het milieucertificaat of de milieuvergunning, die door middel van zijn dossier en verantwoordingsstukken aantoont dat alle of een deel van de parkeerplaatsen waarop zijn aanvraag betrekking heeft, in voorkomend geval onder één of meerdere uitzonderingen vallen. Nadat werd vastgesteld dat de voorwaarden of criteria van dit artikel vervuld zijn, beslist de bevoegde overheid over de aanvraag om een milieucertificaat of milieuvergunning zonder toepassing van de bepalingen van afdelingen 3 tot 5 van dit hoofdstuk."; 3° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt: "§ 3. Voor de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor de functies van openbare bedieningsparking, moet de aanvrager daartoe in zijn aanvraag alle informatie verstrekken die garandeert dat die plaatsen een openbare bedieningsparking zijn en als dusdanig zullen worden uitgebaat, met onder meer een bezettingsprogramma dat minstens het volgende omvat: 1° de beschrijving van de algemene bezetting van de parking in overeenstemming met de in artikel 2.3.52, §1 beoogde doelstellingen en rekening houdend met de aard, de verscheidenheid en de uren van de bediende sociale functies; 2° de tellingen, histogrammen en statistieken in verband met het gebruik en de bezettingsgraad van de parking

aux indications figurant à l'Annexe 2.5 du Livre 2 ou, lorsque la demande vise à établir un nouveau parking public de desserte, la déclaration que les emplacements considérés répondront aux exigences minimales fixées à l'Annexe 2.5 du Livre 2 ;	in overeenstemming met de aanwijzingen in Bijlage 2.5 van Boek 2 of, wanneer de aanvraag ertoe strekt een nieuwe openbare bedieningsparking aan te leggen, de verklaring dat de beoogde plaatsen zullen voldoen aan de in Bijlage 2.5 van Boek 2 vastgestelde minimumeisen;
3° les mesures concrètes proposées pour assurer la mise en œuvre du programme, dont la maîtrise du taux de remplissage en heures de pointe, du taux de rotation et du taux de remplissage de nuit (communication, barrières, gestion des flux entrants, abonnements, etc.);	3° de concrete maatregelen die worden voorgesteld om de uitvoering van het programma te waarborgen, met onder meer de beheersing van de bezettingsgraad tijdens de piekuren, de rotatiegraad en de bezettingsgraad 's nachts (communicatie, barrières, beheer van binnenkomende stromen, abonnementen enz.);
4° les mesures concrètes proposées dans le respect de l'Annexe 2.5 du Livre 2 pour assurer le suivi du programme par l'exploitant et le contrôle de l'affectation de parking public de desserte par les autorités compétentes, dont les histogrammes périodiques de suivi de la fréquentation d'entrée et de sortie et du taux d'occupation, les relevés de données, les transmissions régulières d'informations, qui peuvent faire l'objet de conditions explicites d'exploitation ;	4° de concrete maatregelen die worden voorgesteld met inachtneming van Bijlage 2.5 van Boek 2 om de opvolging van het programma door de uitbater te waarborgen, evenals de controle van de bestemming van de openbare bedieningsparking door de bevoegde overheden, met onder meer de periodieke histogrammen voor opvolging van binnenkomende en uitgaande voertuigen en van de bezettingsgraad, de gegevensregistraties, de regelmatige doorgifte van informatie, die het voorwerp kunnen uitmaken van expliciete uitbatingsvoorwaarden;
5° l'engagement de l'exploitant de transmettre à Bruxelles Environnement au plus tard pour le 1er septembre de chaque année, en vue du contrôle annuel de l'affectation de parking public de desserte, toutes les données visées au 4°, et au minimum les résultats et l'analyse des comptages requis en vertu de l'Annexe 2.5 du Livre 2 et, le cas échéant, en vertu des indications complémentaires contenues dans les conditions explicites d'exploitation.	5° de verbintenis van de uitbater om, met het oog op de jaarlijkse controle van de bestemming van de openbare bedieningsparking, uiterlijk tegen 1 september van elk jaar een conform dossier voor te leggen aan Leefmilieu Brussel met daarin alle in punt 4° bedoelde gegevens, en minstens de resultaten en de analyse van de tellingen vereist op grond van Bijlage 2.5 van Boek 2 en, in voorkomende geval, op grond van bijkomende aanwijzingen vervat in de expliciete uitbatingsvoorwaarden.
Lorsqu'elle statue sur la demande de certificat ou de permis d'environnement, l'autorité compétente décide si les emplacements concernés sont reconnus, en tout ou en partie, en tant que parking public de desserte, et motive spécialement son appréciation sur ce point. A cet effet, l'autorité compétente peut, lorsqu'elle statue sur le caractère complet de la demande de certificat ou de permis d'environnement, ou ultérieurement, indiquer dans quelle mesure les informations transmises, dont le programme d'occupation, lui permettent de reconnaître les emplacements concernés comme parking de desserte et, le cas échéant, solliciter des informations complémentaires. » ;	Wanneer zij een beslissing neemt over de aanvraag om een milieucertificaat of milieuvergunning, beslist de bevoegde overheid of de betrokken plaatsen geheel of gedeeltelijk erkend zijn als openbare bedieningsparking, en motiveert zij inzonderheid haar beoordeling op dit punt. Daartoe kan de bevoegde overheid, wanneer zij beslist over het volledige karakter van de aanvraag om een milieucertificaat of milieuvergunning, of later, aangeven in welke mate de verstrekte informatie, met onder meer het bezettingsprogramma, haar toelaten de betrokken plaatsen te erkennen als bedieningsparking en eventueel bijkomende informatie te vragen.";
4° l'article est complété par un 4ième paragraphe, rédigé comme suit :	4° het artikel wordt aangevuld met een 4e paragraaf, die luidt als volgt:
« §4. Le Gouvernement peut désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage à des emplacements de parcage affectés à des fonctions de logement, de parking public de desserte au sens de l'article 2.3.51, 7° ou à d'autres affectations que celle de parcage de véhicules à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes).	"§ 4. De Regering kan een begeleidingsdienst aanstellen voor aanvragers die al hun parkeerplaatsen of een deel daarvan wensen te herbestemmen als parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie, een openbare bedieningsparking in de zin van artikel 2.3.51, 7° of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor motorvoertuigen op twee tot vier wielen (uitgezonderd fietsen en steps).

Afin de garantir au demandeur du permis d'environnement de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, Bruxelles Environnement sera l'instance de contact du demandeur pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement, depuis la demande de permis d'environnement jusqu'à sa délivrance. Dès la délivrance du permis, l'Agence du stationnement sera l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parking à des fins de "parking public" au sens de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (assistance éventuelle, contrôle du respect des conditions liées à l'octroi du label " bâtiment public ", mise à jour du cadastre, exploitation éventuelle des emplacements, etc.). L'Agence du stationnement pourra, le cas échéant, à la demande du titulaire du permis d'environnement, gérer les emplacements de parking excédentaires au sens de l'article 2.3.51,4° qui constituent un parking public au sens de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.».	Om de aanvrager van de milieuvergunning te garanderen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraagprocedure van de milieuvergunning, zal Leefmilieu Brussel de contactinstantie voor de aanvrager zijn voor alles wat die milieuvergunning betreft, van de aanvraag van de milieuvergunning tot de aflevering ervan. Na de aflevering van de vergunning zal het Parkeeragentschap de instantie worden voor wat de aspecten betreft die betrekking hebben op de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen als "openbare parking" in de zin van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (eventuele bijstand, controle van de naleving van de voorwaarden verbonden aan de toekenning van het label "openbaar gebouw", bijwerking van het kadaster, eventuele exploitatie van plaatsen enz.). Op verzoek van de milieuvergunningshouder zal het Parkeeragentschap, in voorkomend geval, het beheer op zich kunnen nemen van de overtollige parkeerplaatsen in de zin van artikel 2.3.51, 4° die een openbare parking zijn in de zin van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.".
Article 5. Dans le Livre 2, Titre 3, Chapitre 3, Section 2, de cette même ordonnance, il est inséré un article 2.3.52*bis*. rédigé comme suit : « Art. 2.3.52*bis*. Le nombre d'emplacements de parcage admissible dans un parking est déterminé selon les modalités prévues aux articles 2.3.53 et 2.3.54, en tenant compte, le cas échéant : d'une part de la zone d'accessibilité, définie à l'article 2.3.53, dans laquelle est situé l'immeuble ou la partie d'immeuble qu'est destinée à desservir l'installation pour laquelle est sollicité un permis d'environnement, un certificat d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement; d'autre part, de la superficie de plancher de cet immeuble ou partie d'immeuble. ».	Artikel 5. In Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 3, Afdeling 2 van dezelfde ordonnantie wordt een artikel 2.3.52*bis* ingevoegd, dat luidt als volgt: "Art. 2.3.52*bis*. Het aantal toegestane parkeerplaatsen in een parking wordt bepaald volgens de regels waarin voorzien in de artikelen 2.3.53 en 2.3.54 rekening houdend met: enerzijds, de bereikbaarheidszone gedefinieerd in artikel 2.3.53 waarin het gebouw of deel van het gebouw gelegen is dat de inrichting moet bedienen waarvoor een milieuvergunning, een milieucertificaat of een verlenging van milieuvergunning wordt aangevraagd; en anderzijds, de vloeroppervlakte van dat gebouw of deel van gebouw.".
Article 6. L'intitulé de la Section 3 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit : « Section 3. –Nombre d'emplacements de parcage admissible dans un parking »	Artikel 6. De titel van Afdeling 3 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Afdeling 3. – Toegelaten aantal parkeerplaatsen in een parking"
Article 7. A l'article 2.3.53. de cette même ordonnance les modifications suivantes sont apportées :	Artikel 7. In artikel 2.3.53 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° au paragraphe 1er, les mots « du présent chapitre » sont remplacés par les mots « de la présente section » ; 2° au paragraphe 5, point 1°, les mots « le plus proche de chaque accès piétons aux immeubles ; » sont ajoutés après les mots « 1° les distances sont calculées à partir de l'axe de voirie » ; 3° le point 2° du paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit : « 2° dans le cas particulier d'un terrain enclavé, le régime est déterminé par celui du ou des terrains lui donnant des accès piéton à la voirie ; » ; 4° au paragraphe 6, les mots « entrées donnant sur des voiries différentes » sont remplacés par les mots « accès piétons » ; 5° le paragraphe 7 est remplacé par ce qui suit : « § 7. Le Gouvernement établit et publie une carte informative des zones d'accessibilité mise à jour, lorsque cela s'avère nécessaire, par le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. ».	1° in paragraaf 1 worden de woorden "van onderhavig hoofdstuk" vervangen door de woorden "van deze afdeling"; 2° in paragraaf 5, punt 1° worden na de woorden "1° de afstanden worden berekend vanaf de as van de weg" de woorden "die zich het dichtst bij elke voetgangerstoegang tot het gebouw bevindt" toegevoegd; 3° punt 2° van paragraaf 5 wordt vervangen door wat volgt: "2° in het bijzondere geval van een ingesloten terrein geldt de regeling van het terrein dat of de terreinen die dit ingesloten terrein voetgangerstoegang(en) verschaft of verschaffen tot de openbare weg;"; 4° in paragraaf 6 worden de woorden "ingangen die uitgeven op verschillende wegen" vervangen door het woord "voetgangerstoegangen"; 5° paragraaf 7 wordt vervangen door wat volgt: "§ 7. De Regering maakt en publiceert een informatiekaart van de bereikbaarheidszones die, wanneer dat nodig blijkt, door het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bijgewerkt.".
Article 8. A l'article 2.3.54. de cette même ordonnance les modifications suivantes sont apportées : 1° la première partie du paragraphe 1er, jusqu'à l'énumération en trois points, est remplacée comme suit : « Art.2.3.54. § 1er. Sans préjudice du paragraphe 4 du présent article, un certificat d'environnement ou un permis d'environnement peut autoriser au maximum le nombre suivant d'emplacements de parcage lorsque, selon le dossier de demande de certificat d'environnement, de permis d'environnement, de prolongation de permis d'environnement ou de modification du permis d'environnement, le parking ou la partie de parking dessert un ou plusieurs immeuble(s) ou parties d'immeubles précisément identifiés : » ; 2° aux paragraphes 2 et 3, le mot « autorisés » est remplacé par le mot « admissible » ; 3° au paragraphe 3, le mot « d'environnement » est ajouté après le mot « permis » ; 4° à l'alinéa 2 du paragraphe 4, les mots « à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) » sont ajoutés après les termes « véhicules fonctionnels » ; 5° l'alinéa 2 du paragraphe 4, alinéa 2, est complété par une phrase rédigée comme suit : « L'immeuble ou la partie d'immeuble visé(e) dans le présent alinéa doit être situé(e) dans la même unité technique et géographique que le parking concerné » ; 6° au paragraphe 4, il est inséré un septième alinéa rédigé comme suit : « Les emplacements autorisés en dérogation par application du présent paragraphe ne peuvent plus, dès qu'ils sont autorisés en dérogation, bénéficier de l'application de l'article 13ter, §§2 à 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement moyennant paiement de la charge environnementale. » ; 7° l'article est complété par un paragraphe 5, rédigé comme	Artikel 8. In artikel 2.3.54 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° het eerste deel van paragraaf 1, tot de opsomming met drie punten, wordt vervangen door wat volgt: "Art. 2.3.54. § 1. Onverminderd § 4 van onderhavig artikel, kan een milieucertificaat of een milieuvergunning maximaal het volgende aantal parkeerplaatsen toelaten wanneer, volgens het aanvraagdossier voor het milieucertificaat, de milieuvergunning, de verlenging van de milieuvergunning of de wijziging van de milieuvergunning, de parking of het deel daarvan één of meer nauwkeurig geïdentificeerde gebouwen of delen van gebouwen bedient:"; 2° in paragrafen 2 en 3 worden de woorden "aantal toegestane parkeerplaatsen" vervangen door de woorden "toegelaten aantal parkeerplaatsen"; 3° in paragraaf 3 wordt het woord "vergunningsaanvraag" vervangen door het woord "milieuvergunningsaanvraag"; 4° in alinea 2 van paragraaf 4 wordt het woord "dienstvoertuigen" vervangen door de woorden "dienstmotorvoertuigen op twee tot vier wielen (uitgezonderd fietsen en steps)"; 5° alinea 2 van paragraaf 4 wordt aangevuld met een zin die luidt als volgt: "Het in deze alinea bedoelde gebouw of deel van het gebouw moet in dezelfde technische en geografische uitbatingseenheid gelegen zijn als de betrokken parking."; 6° in paragraaf 4 wordt een zevende alinea ingevoegd, die luidt als volgt: "De plaatsen die als afwijking worden toegestaan door toepassing van deze paragraaf kunnen, zodra ze als afwijking zijn toegestaan, niet langer gebruikmaken van de toepassing van artikel 13ter, §§2 tot 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, mits betaling van de milieubelasting.";

suit : « §5. Un certificat d'environnement ou un permis d'environnement ne peut autoriser aucun emplacement de parcage pour un parking ou partie de parking qui, selon le dossier de demande de certificat d'environnement, de permis d'environnement, de prolongation de permis d'environnement, ou de modification de permis d'environnement, ne dessert aucun immeuble ou partie d'immeuble précisément identifié(e) et ne bénéficie pas non plus d'une des exemptions visées à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2, 1° à 5°. ».	7° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, die luidt als volgt: "§ 5. Een milieucertificaat of milieuvergunning kan geen enkele parkeerplaats toestaan voor een parking die of deel van een parking dat, volgens het aanvraagdossier voor het milieucertificaat, de milieuvergunning, de verlenging van de milieuvergunning of de wijziging van de milieuvergunning, geen enkel nauwkeurig geïdentificeerd gebouw of deel van een gebouw bedient en kan bovendien niet langer gebruikmaken van een van de in artikel 2.3.52, §2, tweede lid, 1° tot 5° bedoelde uitzonderingen.";
Article 9. L'intitulé de la Section 4 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit : « Section 4. – Déclaration « CoBrACE » annexée au permis »	Artikel 9. De titel van Afdeling 4 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Afdeling 4. - Bij de vergunning gevoegde "BWLKE"-verklaring"
Article 10. La nouvelle Section 4 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 de la même ordonnance comporte l'article 2.3.54*bis* nouveau rédigé comme suit : « 2.3.54bis. § 1er . Lorsqu'il ressort du dossier de demande qu'un immeuble ou une partie d'immeuble, qu'est destinée à desservir tout ou partie de l'installation de parking pour laquelle est sollicité un permis d'environnement, un certificat d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement, n'est pas situé dans la même unité technique et géographique d'exploitation que l'installation de parking elle-même, le demandeur joint à sa demande une déclaration pour chaque immeuble ou partie d'immeuble considéré(e). § 2. Cette déclaration, dont la forme est arrêtée par le Gouvernement et désignée sous le terme « déclaration CoBrACE », contient au minimum : 1° l'adresse de l'immeuble ou partie d'immeuble concerné, dont l'accès piéton doit être situé dans un rayon de maximum 500 m d'une entrée piétonne du parking; 2° le nombre et l'identification des emplacements de parcage faisant l'objet de la demande destinés à desservir l'immeuble ou la partie d'immeuble ainsi que le nombre, l'identification et l'affectation des emplacements de parcage qui desservent déjà l'immeuble ou la partie d'immeuble concerné ; 3° la superficie de plancher desservie par les emplacements de parcage visée au 2°, ainsi que son affectation ; 4° l'identification du déclarant, à savoir la personne physique ou morale titulaire de droits réels sur l'immeuble ou partie d'immeuble appelé(e) à être desservie par les emplacements de parcage concernés par « la déclaration CoBrACE ». La « déclaration CoBrACE » est jointe au certificat ou au permis	Artikel 10. De nieuwe Afdeling 4 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van dezelfde ordonnantie bevat het nieuw opgestelde artikel 2.3.54*bis*, dat luidt als volgt: "2.3.54bis. § 1. Wanneer uit het aanvraagdossier blijkt dat een gebouw of een deel van een gebouw, dat bestemd is om de parkeervoorziening waarvoor een milieuvergunning, een milieucertificaat of een verlenging van de milieuvergunning wordt aangevraagd geheel of gedeeltelijk te bedienen, niet in dezelfde technische en geografische uitbatingseenheid is gelegen als de parkeervoorziening zelf, voegt de aanvrager bij zijn aanvraag een verklaring voor elk betrokken gebouw of deel van een gebouw. § 2. Die verklaring, waarvan de vorm door de Regering wordt bepaald en die "BWLKE"-verklaring wordt genoemd, bevat ten minste: 1° het adres van het betrokken gebouw of deel van het gebouw, waarvan de voetgangerstoegang binnen een straal van maximaal 500 m van een voetgangerstoegang van de parking gelegen moet zijn; 2° het aantal en de identificatie van de parkeerplaatsen waarop de aanvraag betrekking heeft en die bestemd zijn om het gebouw of het deel van het gebouw te bedienen, alsook het aantal, de identificatie en de bestemming van de parkeerplaatsen die het betrokken gebouw of deel van het gebouw al bedienen; 3° de vloeroppervlakte die door de in 2° bedoelde parkeerplaatsen wordt bediend, alsook de bestemming ervan; 4° de identificatie van de verklaarder, namelijk de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van zakelijke rechten op het gebouw of deel van het gebouw dat bestemd is om door de parkeerplaatsen waarop de "BWLKE"-verklaring betrekking heeft, te worden bediend. De "BWLKE"'-verklaring wordt bij het milieucertificaat of de

d'environnement. § 3. Le titulaire du certificat ou du permis d'environnement procède chaque année, entre le 1er et le 31 janvier, à la confirmation et, le cas échéant, à la mise à jour des déclarations visées au paragraphe 2. Cette mise à jour annuelle mentionne notamment toute modification d'un des éléments ou d'une information contenus dans la déclaration et fait l'objet de la notification visée à l'article 7bis de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, qui est traitée comme indiqué dans ce même article. La notification peut être réalisée par le déclarant, qui en informe le titulaire du certificat ou du permis d'environnement. Le déclarant informe en toute hypothèse sans délai le titulaire du permis d'environnement ou du certificat de toute modification des éléments et informations contenus dans sa « déclaration CoBrACE ». § 4. Le titulaire du certificat ou du permis d'environnement et le déclarant sont solidairement responsables de l'exactitude des données contenues dans les « déclarations CoBrACE » qui les concernent et les mises à jour visées au paragraphe 3. Aucun immeuble ou partie d'immeuble ne peut justifier plus d'une fois l'autorisation d'emplacements de parcage au regard du présent chapitre. § 5. Si un déclarant demande lui-même un certificat d'environnement, un permis d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement concernant ses propres installations, sa « déclaration CoBrACE » est prise en compte par Bruxelles Environnement dans le cadre de cette demande. »	milieuvergunning gevoegd. § 3. De houder van het milieucertificaat of de milieuvergunning bevestigt en actualiseert zo nodig elk jaar tussen 1 en 31 januari de in § 2 bedoelde verklaringen. Die jaarlijkse bijwerking maakt met name melding van elke wijziging van een van de elementen of gegevens in de verklaring en is het voorwerp van de in artikel 7bis van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen bedoelde kennisgeving, die wordt behandeld zoals aangegeven in datzelfde artikel. De kennisgeving kan gebeuren door de verklaarder, die de houder van het milieucertificaat of de milieuvergunning daarvan in kennis stelt. De verklaarder stelt de houder van de milieuvergunning of het milieucertificaat in ieder geval onverwijld in kennis van elke wijziging van de in zijn "BWLKE"-verklaring vermelde elementen en gegevens. § 4. De houder van het milieucertificaat of de milieuvergunning en de verklaarder zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de juistheid van de gegevens in de op hen betrekking hebbende "BWLKE"-verklaringen en de in § 3 bedoelde bijwerkingen. Voor geen enkel gebouw of deel van een gebouw kunnen met betrekking tot dit hoofdstuk meer dan eenmaal parkeerplaatsen worden vergund. § 5. Indien een verklaarder zelf een milieucertificaat, een milieuvergunning of een verlenging van de milieuvergunning aanvraagt met betrekking tot zijn eigen installaties, wordt zijn "BWLKE"-verklaring in het kader van die aanvraag door Leefmilieu Brussel in aanmerking genomen."
Article 11. Dans le Livre 2, Titre 3, Chapitre 3, de la même ordonnance, il est inséré un titre de section, reprenant l'article 2.3.55. ancien et rédigé comme suit : « Section 5. – Charge environnementale »	Artikel 11. In Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 3 van dezelfde ordonnantie wordt een afdelingstitel ingevoegd, waarin het vroegere artikel 2.3.55 wordt hernomen, dat luidt als volgt: "Afdeling 5 - Milieubelasting"
Article 12. A l'article 2.3.55 de cette même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées : 1° au paragraphes 1er et 2, les mots « d'environnement » sont ajoutés après les mot « permis » ; 2° au paragraphe 1er, les mots « de tels » sont remplacés par le mot « des » ; 3° au paragraphe 2, alinéa 1er, les mots « renouvellement du permis d'environnement » sont remplacés par les mots « nouveau permis visé au §1er» ; 4° l'alinéa 2 du paragraphe 2 est remplacé comme suit : « La taxe est également due au premier janvier de l'année qui suit la date anniversaire de la prolongation, de la délivrance d'un nouveau permis d'environnement ou de la modification du permis d'environnement qui a donné lieu à la taxation mentionnée dans l'alinéa précédent. L'année au cours de laquelle, au 1er janvier, la taxe est due, est appelée exercice d'imposition. ».	Artikel 12. In artikel 2.3.55. van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in paragrafen 1 en 2 wordt het woord "vergunning" telkens vervangen door het woord "milieuvergunning"; 2° in paragraaf 1 wordt het woord "dergelijke" geschrapt; 3° in paragraaf 2, alinea 1 worden de woorden "vernieuwing van de milieuvergunning" vervangen door de woorden "de nieuwe milieuvergunning bedoeld in §1"; 4° alinea 2 van paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt: "De belasting is ook verschuldigd op 1 januari van het jaar volgend op de verjaardag van de verlenging, de uitreiking van een nieuwe milieuvergunning of de wijziging van de milieuvergunning die aanleiding gaf tot de belasting die in het vorige lid vermeld wordt. Het jaar waarin de belasting op 1 januari verschuldigd is, wordt het aanslagjaar genoemd.".
Article 13. A l'article 2.3.56. de cette même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :	Artikel 13. In artikel 2.3.56. van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° à l'alinéa 1er, les mots « et §5, » sont insérés entre les mots « article 2.3.54, § 1er, 1° et 2° » et les mots « , ainsi qu'à partir du », tandis que la virgule après les mots « et 2° » est supprimée ; 2° les trois derniers alinéas, commençant par « Le montant de base » et se terminant par « nombre d'emplacements de parcage excédentaires », sont supprimés ; 3° les deux premiers alinéas sont regroupés dans un paragraphe, et le premier alinéa est dès lors introduit par « § 1er. » ; 4° il est inséré les nouveaux paragraphes 2 et 3 rédigés comme suit: « §2. La charge environnementale est également enrôlée à charge de celui qui aura conservé ou établi des emplacements de parcage en violation des termes de son permis d'environnement ou sans permis d'environnement. La charge environnementale est enrôlée pour l'année au cours de laquelle la constatation de l'infraction est effectuée conformément aux articles 21, §2, 21, §3 ou 23 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale du 25 mars 1999 par les agents chargés de la surveillance désignés conformément à l'article 5, §1er et §4 du même Code ainsi que pour les cinq années antérieures, depuis l'entrée en vigueur de la taxe, pour laquelle ces agents disposent d'éléments probants démontrant que les emplacements de parcage illégaux existaient. Le paiement de la charge environnementale par le contrevenant n'emporte pas le droit de maintenir les emplacements illégaux. §3. Sont présumés de manière irréfragable conserver ou établir des emplacements de parcage en violation des termes de leur permis d'environnement, au sens du §2, les titulaires de permis d'environnement délivrés sur la base de l'exemption visée à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2, 2° pour des emplacements de parcage exclusivement affectés à des fonctions de parking public de desserte, qui n'ont pas transmis à Bruxelles Environnement de manière complète, au plus tard le 1er septembre, le dossier visé à l'article 2.3.52, §3, 5° et conforme à la méthodologie de comptage et d'évaluation fixée par l'Annexe 2.5 et le permis d'environnement. La totalité des emplacements de parcage autorisés en tant que parking public de desserte, et pour lesquels les données visées à l'alinéa précédent n'ont pas été transmises, sont considérées comme des emplacements de parcage illégaux au sens de l'article 2.3.56, bis et ter.»	1° in alinea 1 worden de woorden "en §5" ingevoegd tussen de woorden "artikel 2.3.54, § 1, 1° en 2°" en de woorden ", en vanaf", terwijl de komma na de woorden "en 2°" wordt geschrapt; 2° de laatste drie alinea's, die beginnen met "Het basisbedrag" en eindigen met "het aantal overtollige parkeerplaatsen" worden geschrapt; 3° de eerste twee alinea's worden samengevoegd in één paragraaf, en de eerste alinea wordt derhalve ingeleid door "§ 1."; 4° de nieuwe paragrafen 2 en 3 die worden ingevoegd, luiden als volgt: "§2. De milieubelasting wordt ook ingekohierd ten laste van hij die parkeerplaatsen behouden of ingericht heeft in overtreding van de voorwaarden van zijn milieuvergunning of zonder milieuvergunning. De milieubelasting wordt ingekohierd voor het jaar waarin de inbreuk vastgesteld wordt overeenkomstig artikelen 21, §2, 21, §3 of 23 van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid van 25 maart 1999 door de overeenkomstig artikel 5, §1 en §4 van datzelfde Wetboek aangestelde ambtenaren die belast zijn met het toezicht alsook voor de vijf verstreken jaren sedert de inwerkingtreding van de taks waarvoor die ambtenaren beschikken over bewijselementen die aantonen dat de onwettige parkeerplaatsen bestonden. De betaling van de milieubelasting door de overtreder geeft hem niet het recht om de onwettige plaatsen te behouden. §3. Worden onweerlegbaar geacht parkeerplaatsen te behouden of in te richten in strijd met de voorwaarden van hun milieuvergunning, in de zin van §2, de houders van milieuvergunningen, afgeleverd op basis van de in artikel 2.3.52, §2, tweede lid, 2° bedoelde vrijstelling, voor parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor functies van openbare bedieningsparking, die niet uiterlijk op 1 september het volledige dossier bedoeld in artikel 2.3.52, §3, 5° aan Leefmilieu Brussel hebben overgelegd, in overeenstemming met de in Bijlage 2.5 en de milieuvergunning vastgestelde tellings- en beoordelingsmethode. Alle parkeerplaatsen die als openbare bedieningsparking zijn toegestaan en waarvoor de in het vorige lid bedoelde gegevens niet zijn overgelegd, worden beschouwd als illegale parkeerplaatsen in de zin van artikel 2.3.56, bis en ter."
Article 14. Dans la même ordonnance, il est inséré un article 2.3.56*bis*. rédigé comme suit : « 2.3.56*bis*. §1er. Le montant de base de la charge environnementale est fixé à : a) 450 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 1° et §5 et pour	Artikel 14. In dezelfde ordonnantie wordt een artikel 2.3.56*bis* ingevoegd, dat luidt als volgt: "2.3.56*bis*. §1. Het basisbedrag van de milieubelasting is vastgesteld op: a) 450 voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 1° en § 5 en voor perso-

les personnes qui auront conservé ou établi des emplacements de parcage en violation des termes de leur permis d'environnement ou sans permis d'environnement; b) 350 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 2° ; c) 250 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 3° ; Ces montants de base sont adaptés annuellement, le 1er janvier, à l'indice des prix à la consommation du Royaume du mois de décembre de l'année qui précède. §2. La charge environnementale pour la première année complète au cours de laquelle un ou des emplacements de parcage excédentaires sont maintenus est égale au montant de base multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires ou, dans l'hypothèse visée à l'article 2.3.56, §2, par le nombre d'emplacements de parcage illégaux §3. Pour les années suivantes, le montant de base est augmenté de 15 % chaque année tant que les emplacements de parcage excédentaires ou illégaux sont maintenus. Cette augmentation est cumulative d'année en année. La charge environnementale pour ces années est égale au montant de base augmenté multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires ou, dans l'hypothèse visée à l'article 2.3.56, §2, par le nombre d'emplacements de parcage illégaux. »	nen die in strijd met de voorwaarden van hun milieuvergunning of zonder milieuvergunning parkeerplaatsen hebben behouden of ingericht; b) 350 voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 2°; c) 250 voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 3°; Die basisbedragen worden jaarlijks, op 1 januari, aangepast aan het indexcijfer der consumptieprijzen van het Koninkrijk van de maand december van het voorafgaande jaar. §2. De milieubelasting voor het eerste volledige jaar waarin één of meer overtollige parkeerplaatsen behouden worden, is gelijk aan het basisbedrag vermenigvuldigd met het aantal overtollige parkeerplaatsen of, in de in artikel 2.3.56, §2 bedoelde veronderstelling, door het aantal illegale parkeerplaatsen. §3. Voor de volgende jaren wordt het basisbedrag jaarlijks met 10 % vermeerderd zolang de overtollige of illegale parkeerplaatsen worden behouden. Die verhoging wordt van jaar tot jaar gecumuleerd. De milieubelasting voor deze jaren is gelijk aan het vermeerderde basisbedrag vermenigvuldigd met het aantal overtollige parkeerplaatsen of, in de in artikel 2.3.56, §2 bedoelde veronderstelling, door het aantal illegale parkeerplaatsen."
Article 15. Dans la même ordonnance, il est inséré un titre « Régime futur : applicable à partir de l'exercice d'imposition «2025 » après l'article 2.3.56*bis*.	Artikel 15. In dezelfde ordonnantie wordt na artikel 2.3.56*bis* een titel "Toekomstige regeling: van toepassing vanaf aanslagjaar 2025" ingevoegd.
Article 16. Dans le Livre 2, Titre 3, Chapitre 3, nouvelle Section 5, titre « Régime futur : applicable à partir de l'exercice d'imposition 2025 , de la même ordonnance, il est inséré un article 2.3.56*ter* rédigé comme suit : « 2.3.56ter. §1er. Pour l'exercice d'imposition 2025, le taux de la charge environnementale applicable à tous les redevables est fixé à : a) 850 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 1° et §5 et pour les personnes qui auront conservé ou établi des emplacements de parcage en violation des termes de leur permis d'environnement ou sans permis d'environnement; b) 650 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 2° ; c) 350 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 3° ; §2. Pour les exercices d'imposition suivants, les taux visés au §1er sont augmentés de 15 % chaque année. Cette augmentation est cumulative d'année en année. §3. Les taux visés aux §§1 et 2 sont adaptés annuellement, le 1er janvier, à l'indice des prix à la consommation du Royaume du mois de décembre de l'année qui précède.	Artikel 16. In Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 3, nieuwe Afdeling 5, wordt onder titel "Toekomstige regeling: van toepassing vanaf aanslagjaar 2025 van dezelfde ordonnantie een artikel 2.3.56*ter* ingevoegd, dat luidt als volgt: "2.3.56ter. §1. Voor het aanslagjaar 2025 wordt het op alle belastingplichtigen van toepassing zijnde bedrag van de milieubelasting vastgesteld op: a) 850 euro voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 1° en §5 en voor personen die parkeerplaatsen zouden hebben behouden of ingericht in strijd met de voorwaarden van hun milieuvergunning of zonder milieuvergunning; d) 650 euro voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 2°; e) 350 euro voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 3°; §2. Voor de volgende aanslagjaren worden de in §1 vastgelegde bedragen jaarlijks met 15% vermeerderd. Die verhoging wordt van jaar tot jaar gecumuleerd. §3. De in §§1 en 2 vastgestelde bedragen worden jaarlijks op 1 januari aangepast aan de consumptieprijsindex van het Koninkrijk van de maand december van het voorgaande jaar. §4. De milieubelasting is gelijk aan het bedrag dat geldt voor het

§4. La charge environnementale est égale au taux en vigueur pour l'exercice d'imposition considéré, tel que déterminé par application des paragraphes 1er, 2 et 3, multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires ou, dans l'hypothèse visée à l'article 2.3.56, §2, par le nombre d'emplacements de parcage illégaux. Elle est enrôlée chaque année, tant que les emplacements de parcage excédentaires ou illégaux sont maintenus. ».	beschouwde aanslagjaar, zoals bepaald door toepassing van paragrafen 1, 2 en 3, vermenigvuldigd met het aantal overtollige parkeerplaatsen, of in de in artikel 2.3.56, §2 bedoelde veronderstelling, met het aantal illegale parkeerplaatsen. Die belasting wordt jaarlijks ingekohierd, zolang de overtollige of illegale parkeerplaatsen behouden blijven.".
Article 17. A l'article 2.3.57 de cette même ordonnance les modifications suivantes sont apportées : 1° à l'alinéa 1er, les mots « par l'administration fiscale régionale visée à l'article 4, 7°, de l'ordonnance du 6 mars 2019 relative au Code bruxellois de procédure fiscale » sont ajoutés après le mot « exécutoire » ; 2° à l'alinéa 2, la phrase « Ces données fournies par Bruxelles Environnement seront également transmises à l'Agence du stationnement et au Ministère de la Région de Bruxelles Capitale » sont supprimés ; 3° A l'alinéa 2, les termes « Le Ministère » sont remplacés par les termes « L'administration fiscale régionale » ; 4°les mots « à l'article 2.3.60 » sont remplacés par les mots « à l'article 2.3.59 »	Artikel 17. In artikel 2.3.57. van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in alinea 1 worden na de woorden "uitvoerbaar verklaard wordt" de woorden "door de in artikel 4, 7° van de ordonnantie van 6 maart 2019 betreffende de Brusselse Codex Fiscale Procedure bedoelde gewestelijke fiscale administratie" toegevoegd; 2° in alinea 2 wordt de zin "Deze door Leefmilieu Brussel geleverde gegevens worden ook bezorgd aan het Parkeeragentschap en aan het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" geschrapt; 3° in alinea 2 worden de woorden "Het Ministerie" vervangen door de woorden "De gewestelijke fiscale administratie"; 4° de woorden "in artikel 2.3.60" worden vervangen door de woorden "in artikel 2.3.59".
Article 18. A l'article 2.3.58 de cette même ordonnance les modifications suivantes sont apportées : 1° au paragraphe 1er, alinéa 2, les mots « Bruxelles Environnement » sont remplacés par « L'autorité appelée à statuer sur la demande de permis d'environnement » ; 2° un paragraphe 3 est inséré dans l'article, rédigé comme suit : « § 3. La charge environnementale enrôlée pour l'année au cours de laquelle les titulaires de permis d'environnement délivrés sur la base de l'exemption visée à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2, 2° ont transmis à Bruxelles Environnement de manière complète et conforme, mais au-delà de l'échéance du 1er septembre, toutes les données de comptage et leurs évaluations visées à l'article 2.3.52, §3, 5°, est dégrevée ou réduite à concurrence des 4/5ème de la charge lorsque la transmission conforme a lieu en septembre de la même année, à concurrence de 3/5ème de la charge lorsque la transmission conforme a lieu en octobre, à concurrence de 2/5ème de la charge lorsque la transmission conforme a lieu en novembre et à concurrence de 1/5ième de la charge lorsque la transmission conforme a lieu en décembre. ».	Artikel 18.In artikel 2.3.58. van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in paragraaf 1, alinea 2 worden de woorden "Leefmilieu Brussel" vervangen door "De overheid die moet beslissen over de aanvraag om een milieuvergunning"; 2° er wordt een paragraaf 3 ingevoegd, die luidt als volgt: "§ 3. De ingekohierde milieubelasting voor het jaar waarin de houders van een milieuvergunning die werd afgegeven op basis van de uitzondering bedoeld in artikel 2.3.52, tweede lid, 2° een volledig conform dossier, zoals bepaald in artikel 2.3.52, §3, 5°, bij Leefmilieu Brussel hebben ingediend, zij het na de deadline van 1 september, en voor zover dat dossier toelaat om te bevestigen dat de voorwaarden en eisen in verband met de openbare bedieningsparking zijn vervuld, wordt ontheven of verminderd met 4/5de van de belasting wanneer de conforme indiening plaatsvond in september van datzelfde jaar, met 3/5de van de belasting wanneer de conforme indiening plaatsvond in oktober, met 2/5de van de belasting wanneer de conforme indiening plaatsvond in november en met 1/5de van de belasting wanneer de conforme indiening plaatsvond in december."
Article 19. L'article 2.3.59 de cette même ordonnance est remplacé par ce qui suit : « Art. 2.3.59. Le redevable qui conteste tout élément de la charge environnementale dispose d'un délai de six mois à compter du troisième jour ouvrable après l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle pour introduire une action contre la Région, en la personne du Ministre-Président, devant la chambre fiscale du tribunal de première instance de Bruxelles, dans les formes prévues par l'article 1385decies du Code judiciaire. ».	Artikel 19. Artikel 2.3.59. van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Art. 2.3.59. De schuldenaar die een element van de milieubelasting betwist, beschikt over een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de derde werkdag na de verzending van het aanslagbiljet om een vordering tegen het Gewest, in de persoon van de Minister-President, in te dienen voor de fiscale kamer van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel in de vormen waarin voorzien door artikel 1385decies van het Gerechtelijk Wetboek."

Article 20. L'article 2.3.60 de cette même ordonnance est remplacé par ce qui suit : « Art. 2.3.60.§ 1er. Sans préjudice de l'action visée à l'article 2.3.59, le Gouvernement désigne un ou plusieurs agent(s) qui sont assistés par Bruxelles Environnement en vue de résoudre les difficultés ou les erreurs qui peuvent se produire relativement au calcul ou à la perception de la charge environnementale et qui sont soulevées par les redevables. L'agent désigné peut conclure des transactions avec les redevables, pourvu qu'elles n'impliquent pas exemption ou modération d'impôt, et rectifier les impositions établies par la voie d'un ré-enrôlement. Il peut également, dans ce cadre, accorder des remises ou modérations d'intérêts de retard lorsque le redevable est malheureux et de bonne foi. Il est tenu d'apporter une réponse aux demandes des redevables dans un délai de deux mois à compter de la demande introduite devant lui. L'absence de réponse est assimilée à un rejet de la demande. Le Gouvernement arrête les modalités d'exécution du présent article. § 2. Le redevable peut adresser une demande écrite à l'agent désigné au paragraphe 1er tant que l'action visée à l'article 2.3.59 n'est pas introduite et, au maximum, jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à compter du troisième jour ouvrable après l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle. Cette demande ne suspend pas le délai d'introduction de l'action visée à l'article 2.3.59. »	Artikel 20. Artikel 2.3.60. van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Art. 2.3.60.§ 1. Onverminderd de vordering bedoeld in artikel 2.3.59, wijst de Regering één of meer ambtenaren aan die door Leefmilieu Brussel bijgestaan worden om de problemen of de fouten op te lossen die zich bij de berekening of de inning van de milieubelasting kunnen voordoen en door de schuldenaars opgeworpen worden. De aangewezen ambtenaar kan dadingen met de schuldenaars sluiten, op voorwaarde dat ze geen vrijstelling of matiging van de belasting inhouden, en de aanslagen rechtzetten die via een herinkohiering gevestigd zijn. Hij kan in dit kader ook kwijtscheldingen of verminderingen van verwijlinteresten toekennen wanneer de schuldenaar te goeder trouw is en in de problemen geraakt is. Hij dient binnen een termijn van twee maanden te rekenen vanaf de voorlegging van de vraag te antwoorden op de vragen van de schuldenaars. Als hij niet antwoordt, wordt dit aanzien als een verwerping van de vraag. De Regering legt de nadere uitvoeringsregels van onderhavig artikel vast. § 2. De schuldenaar kan een schriftelijke vraag tot de in § 1 aangewezen ambtenaar richten zolang de in artikel 2.3.59 bedoelde vordering niet ingediend is en uiterlijk tot zes maanden vanaf de derde werkdag na de versturing van het aanslagbiljet. Deze vraag schorst de indieningstermijn van de in artikel 2.3.59 bedoelde vordering niet."
Article 21. L'article 2.3.61 de cette même ordonnance est abrogé.	Artikel 21. Artikel 2.3.61 van dezelfde ordonnantie wordt opgeheven.
Article 22. L'article 2.3.62 de cette même ordonnance est désormais numéroté article 2.3.61 et est remplacé par ce qui suit : « Les titres 1 à 4 de l'ordonnance du 6 mars 2019 relative au Code bruxellois de procédure fiscale sont applicables à la charge environnementale visée à l'article 2.3.55. de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie. Par dérogation au premier alinéa, les chapitres 1er et 7 du titre 2 de l'ordonnance du 6 mars 2019 relative au Code bruxellois de procédure fiscale ne sont pas applicables à la charge environnementale visée à l'article 2.3.55. de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ».	Artikel 22. Artikel 2.3.62. van dezelfde ordonnantie wordt nu genummerd als artikel 2.3.61 en wordt vervangen door wat volgt: "Titels 1 tot 4 van de ordonnantie van 6 maart 2019 betreffende de Brusselse Codex Fiscale Procedure zijn van toepassing op de milieubelasting bedoeld in artikel 2.3.55. van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. In afwijking van de eerste alinea zijn hoofdstukken 1 en 7 van Titel 2 van de ordonnantie van 6 maart 2019 betreffende de Brusselse Codex Fiscale Procedure niet van toepassing op de milieubelasting bedoeld in artikel 2.3.55. van de ordonnantie van 2 mei 2013 houden het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing."

Article 23. Dans l'article 2.6.5. de cette même ordonnance les modifications suivantes sont apportées : 1° dans l'article, les mots « du 25 mars 1999 » sont insérés entre les mots « du Code » et les mots « de l'inspection » ; 2° aux points a), b), c), e), f) et i), les termes « au sens de l'article 2.1.1., 10°» sont ajoutés après le terme « déclarant » ; 3° dans l'article, un point o) est inséré, rédigé comme suit : « o) étant soumis aux obligations imposées à l'article 2.3.54bis, §§ 3 et 4, ne les respecte pas ».	Artikel 23. In artikel 2.6.5. van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in het artikel worden de woorden "van 25 maart 1999" ingevoegd tussen de woorden "milieuaansprakelijkheid" en de woorden ", hij die"; 2° in de punten a), b), c), e), f) en i) worden na het woord "aangever" de woorden "in de zin van artikel 2.1.1., 10°" toegevoegd; 3° er wordt in het artikel een punt o) ingevoegd, dat luidt als volgt: "o) zijnde onderworpen aan de verplichtingen opgelegd in artikel 2.3.54bis, §§ 3 en 4, deze niet naleeft."
Article 24. Une annexe 2.5 est ajoutée au Livre 2 de cette même ordonnance, sous un article N.2.5, rédigée comme suit : « Art. N2.5. – Annexe 2.5. - Exigences minimales à respecter au droit des parkings publics de desserte Modalités de caractérisation d'un parking de desserte : Trois critères participent à l'évaluation du **facteur de desserte (ci-après, « facteur DS »)** permettant de définir un parking comme étant un parking public de desserte au sens de l'art 2.3.51, 7° du CoBrACE. Ces critères, ainsi que le facteur DS, sont déterminés par une personne enregistrée ou agréée à cet effet, conformément au Titre 5 du CoBrACE 2.0., et ce, sur base de données statistiques de fréquentation du parking, relevées *in situ*[1] **durant les 5 jours ouvrables** d'une semaine 'type' de l'année en cours, située en dehors des périodes de vacances scolaires[2]. La méthodologie de collecte des données, les résultats de l'analyse de ces données, la justification de la valeur de ces critères et, *in fine,* du facteur DS en découlant, sont décrits dans un rapport rédigé par la personne enregistrée ou agréé. Ce rapport d'analyse[3] est transmis à Bruxelles Environnement, au plus tard, pour le 1er septembre de chaque année.	Artikel 24. Aan Boek 2 van dezelfde ordonnantie wordt een Bijlage 2.5 toegevoegd, onder een artikel N.2.5, die luidt als volgt: "Art. N2.5. – Bijlage 2.5: Minimumeisen voor openbare bedieningsparkings **Hoe een openbare bedieningsparking te kenschetsen:** Drie criteria worden gebruikt om de **bedieningsfactor (hierna 'B-factor')** te beoordelen om een parking te definiëren als een openbare bedieningsparking overeenkomstig artikel 2.3.51, 7° van het BWLKE. Deze criteria, samen met de B-factor, worden bepaald door een daartoe overeenkomstig titel 5 van het BWLKE 2.0 geregistreerde of erkende persoon op basis van statistische gegevens over het gebruik van de parking, die ter plaatse zijn verzameld [7] **gedurende de 5 werkdagen** van een 'standaardweek' in het lopende jaar, buiten de schoolvakantieperiodes[8]. De methode van gegevensverzameling, de resultaten van de analyse van deze gegevens, de motivering van de waarde van deze criteria en uiteindelijk de daaruit voortvloeiende B-factor worden beschreven in een door de geregistreerde of erkende persoon opgesteld verslag.

[1] Les données statistiques requises nécessitent la réalisation d'une campagne de comptage d'une semaine portant sur l'ensemble des accès dont dispose le parking. Cette campagne est, par défaut, réalisée par la personne enregistrée ou agréée. Dans le cas contraire, la personne désignée devra s'assurer et justifier de la véracité des données transmises par le logiciel de gestion interne du parking.

[2] La semaine doit être représentative d'une semaine 'classique' et sera choisie en concertation entre le demandeur et la personne enregistrée ou agréé.

[3] La note d'analyse comprendra également, en annexe, les histogrammes de fréquentation du parking établis durant la semaine de comptage, ayant permis de déterminer la valeur des différents facteurs.

[7] De benodigde statistische gegevens vereisen een telcampagne van een week bij alle toegangen tot de parking. Deze campagne wordt standaard uitgevoerd door de geregistreerde of erkende persoon. Zo niet, dan moet de aangewezen persoon de juistheid van de door de interne beheersoftware van de parking doorgegeven gegevens waarborgen en rechtvaardigen.

[8] De week moet representatief zijn voor een 'standaardweek' en zal in overleg tussen de aanvrager en de geregistreerde of erkende persoon worden gekozen.

Aux fins de la présente Annexe, il convient d'entendre :

- par le terme « véhicules », les véhicules à moteur de deux ou quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) ;
- par les termes « 5 jours ouvrables », les 5 jours ouvrables d'une semaine « type » de l'année en cours.

Facteurs caractérisant un parking de desserte :

Facteur A : Ce facteur reflète la proportion de véhicules arrivant dans le parking en heures de pointe du matin. Il est calculé sur la base d'une fraction dont le numérateur est le nombre total de véhicules pénétrant dans le parking durant l'heure de pointe du matin (7h-9h00) au cours des 5 jours ouvrables, et dont le dénominateur est le nombre total de véhicules pénétrant dans le parking précité au cours de ces mêmes 5 jours. Il est déterminé sur la base de la moyenne arithmétique suivante (∑ des véhicules entrés dans le parking en HPM au cours des 5 jours ouvrables) /(∑ des véhicules entrés dans le parking au cours des 5 jours ouvrables), calculée en pourcentage ; le chiffre obtenu étant arrondi à l'unité inférieur.

De cette valeur découle celle du facteur A qui se définit comme suit :

Taux moyen de véhicules qui pénètrent dans le parking en heure de pointe du matin[1] en fonction du nombre total de véhicules entrant dans celui-ci sur la même période	Facteur A
De 0 à 20 % compris	10
De 21 à 30 % compris	8
De 31 à 40% compris	2
Plus de 41%	0

Facteur R : Ce facteur reflète le taux de rotation du parking. Il est déterminé, soit sur la base de l'analyse des histogrammes d'entrées et de sorties du parking durant les 5 jours ouvrables, soit sur la base de l'analyse de la durée moyenne de stationnement des véhicules au sein du parking au cours des 5 jours ouvrables (lorsque ces données sont enregistrées et fournies par le logiciel de gestion du parking). Dans le deuxième cas, la personne désignée devra s'assurer et justifier de la véracité des données transmises par le logiciel de gestion du parking.

Selon la première méthode de calcul, le Facteur R est déterminé sur la base d'une fraction dont :

- le numérateur est la somme, sur les 5 jours

Dit analyseverslag[9] moet ten laatste op 1 september van elk jaar aan Leefmilieu Brussel worden bezorgd.

In het kader van deze Bijlage wordt verstaan onder:

- de term 'voertuigen', de twee- of vierwielige motorvoertuigen (met uitzondering van fietsen en steps);
- de termen '5 werkdagen', de 5 werkdagen van een 'typische' week in het lopende jaar.

Factoren die een openbare bedieningsparking kenmerken:

De A-factor: Deze factor weerspiegelt het aandeel voertuigen dat in de ochtendspits op de parking aankomt. Hij wordt berekend op basis van een breuk waarvan de teller het totale aantal voertuigen is dat de parking tijdens de ochtendspits (7.00-9.00 uur) binnenrijdt gedurende de 5 werkdagen, en waarvan de noemer het totale aantal voertuigen is dat voornoemde parking binnenrijdt gedurende diezelfde 5 dagen. Hij wordt bepaald op basis van het volgende rekenkundige gemiddelde (∑ van de voertuigen die de parking binnenkomen tijdens de ochtendspits gedurende de 5 werkdagen) / (∑ van de voertuigen die de parking binnenkomen gedurende de 5 werkdagen), berekend in percentage; het verkregen cijfer wordt naar beneden afgerond op de dichtstbijzijnde eenheid.

Uit deze waarde vloeit de A-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddeld aantal voertuigen dat de parking in de ochtendspits binnenrijdt[1] naargelang van het totale aantal voertuigen dat de parking binnenrijdt over dezelfde periode	A-factor
0 tot 20%	10
21 tot 30%	8
31 tot 40%	2
Meer dan 41%	0

De R-factor: Deze factor geeft de rotatiesnelheid van de parking weer. Hij wordt bepaald hetzij op basis van de analyse van de histogrammen van de in- en uitritten van de parking gedurende de 5 werkdagen, hetzij op basis van de analyse van de gemiddelde parkeerduur van de voertuigen in de parking gedurende de 5 werkdagen (indien deze gegevens worden geregistreerd en verstrekt door de beheersoftware van de parking). In het tweede geval moet de aangewezen persoon de juistheid van de door de beheersoftware van de parking doorgegeven gegevens waarborgen en rechtvaardigen.

Volgens de eerste berekeningsmethode wordt de R-factor bepaald op basis van een breuk waarvan:

ouvrables, du nombre d'heures qui séparent le plus grand pic[4] d'entrées observé, au droit du parking , du 1er pic de sorties qui lui succède, au cours de la même journée, et dont l'amplitude est comparable à celle du pic observé en entrées[5] ;

- et dont le dénominateur est les 5 jours ouvrables.

La détermination du facteur R se base sur la moyenne arithmétique suivante (∑ des durées en heures séparant les pics principaux d'entrées et de sorties du parking /5).

De cette valeur découle celle du facteur R qui se définit comme suit :

Durée moyenne (en heures) qui sépare les deux principaux pics successifs d'entrées puis de sorties du parking	Facteur R
0 à 3 h inclus	10
De 3h01 à 4h compris	8
De 4h01 à 5h compris	4
De 5h01 à 6h compris	2
De 6h à 12h compris	0
Absence de pic de sortie ou absence de pic de sortie d'ampleur comparable à celui observé en entrée[6]	10

Selon la deuxième méthode de calcul, le Facteur R est déterminé sur base de la durée moyenne de stationnement des véhicules entrant dans le parking entre 7h et 18h au cours des 5 jours ouvrables.
De cette valeur découle celle du facteur R qui se définit comme suit :

Durée moyenne (en heures) de stationnement des	Facteur R

- de teller de som is, over de 5 werkdagen, van het aantal uren tussen de grootste piek[10] van aankomsten in de parking en de 1e piek van vertrekken die erop volgt, gedurende dezelfde dag, en waarvan de amplitude vergelijkbaar is met die van de piek van de aankomsten[11];
- en waarvan de noemer de 5 werkdagen is.

De bepaling van de R-factor is gebaseerd op het volgende rekenkundige gemiddelde (∑ van de duur in uren tussen de belangrijkste pieken van in- en uitrijden van de parking /5).

Uit deze waarde vloeit de waarde van de R-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddelde tijd (in uren) tussen de twee opeenvolgende grootste pieken van in- en uitrijden van de parking	R-factor
0 tot en met 3u	10
Van 3u01 tot en met 4u	8
Van 4u01 tot en met 5u00	4
Van 5u01 tot en met 6u	2
Van 6u tot en met 12u	0
Afwezigheid van uitrijdpiek of afwezigheid van uitrijdpiek waarvan de amplitude vergelijkbaar is met die van de piek van de aankomsten[12]	10

Volgens de tweede berekeningsmethode wordt de waarde van de R-factor bepaald op basis van de gemiddelde parkeerduur van de viertuigen die de parking binnenrijden tussen 7 en 18 uur gedurende de 5 werkdagen.
Uit deze waarde vloeit de R-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddelde parkeertijd (in uren) van	R-factor

---

[9] De analysenota zal ook, als bijlage, de histogrammen van het gebruik van de parking bevatten die tijdens de telweek zijn opgesteld en op basis waarvan de waarde van de verschillende factoren is bepaald.

[4] On entend par 'pic' les périodes d'affluence vers ou depuis le parking prenant la forme caractéristique d'une courbe en cloche sur les histogrammes de fréquentation. Un pic est considéré comme ascendant tant qu'il n'a pas subi un mouvement inverse d'une amplitude de plus de 10%.

[5] Les deux valeurs de crêtes choisies auront une différence d'amplitude de maximum 30%.

[6] Absence de pic de sortie successif au pic d'entrée sur la même journée ou présence de pics de sorties successifs mais dont la différence d'amplitude avec le pic retenu en entrée est supérieure à 30%.

[10] Onder 'piek' wordt verstaan de periodes met veel verkeer van of naar de parking, die de karakteristieke vorm aanneemt van een klokvormige curve op de bezoekshistogrammen. Een piek wordt als stijgend beschouwd zolang hij geen neerwaartse beweging van meer dan 10% in amplitude heeft ondergaan.

[11] De twee geselecteerde piekwaarden hebben een maximaal verschil in amplitude van 30%.

[12] Afwezigheid van een uitrijdpiek die volgt op de inrijdpiek op dezelfde dag of aanwezigheid van opeenvolgende uitrijdpieken maar waarvan het verschil in amplitude met de inrijdpiek groter is dan 30%.

véhicules entrants dans le parking entre 7h et 18h	
0 à 3 h inclus	10
De 3h01 à 4h compris	8
De 4h01 à 5h compris	4
De 5h01 à 6h compris	2
Plus de 6h	0

Facteur N : Ce facteur reflète le taux d'occupation de nuit du parking. Il dépend du taux de remplissage du parking à 3 heures du matin. Ce taux de remplissage est calculé sur la base d'une fraction dont le numérateur est le nombre total de véhicules stationnés dans le parking à 3h du matin, et dont le dénominateur est le nombre total de places de stationnement que compte le parking, calculé en pourcentage.

La détermination du facteur N se base sur la moyenne arithmétique suivante (∑ des taux de remplissage à 3h du matin en pourcentage au cours des 5 jours ouvrables /5), calculé en pourcentage; le chiffre obtenu étant arrondi à l'unité supérieure. De cette valeur découle celle du facteur N qui se définit comme suit :

Taux de remplissage moyen du parking à 3 h du matin en % du nombre total de places que compte le parking	Facteur N
Plus de 30%	3
20 à 30% compris	2
5 à 20% compris	1
0 à 5% compris	0

Facteur DS :
Sur base de ces trois facteurs, est calculé le Facteur DS = A+R+N du parking.

Valeurs du Facteur DS à respecter au droit des parkings publics de desserte :

L'exigence minimale au sens de l'article 2.3.51, 7° est un Facteur DS de minimum 11. Tout parking ou partie de parking dont le Facteur DS est strictement supérieur à 10, soit supérieur ou égal à un Facteur DS de 11, et qui répond aux autres critères de la définition de l'article 2.3.51, 7° est reconnu comme un parking public de desserte par l'autorité compétente lorsqu'elle statue sur la demande de certificat ou de permis conformément à l'article 2.3.52, §3, al. 2.

REMARQUES :
Si, conformément à l'art. 2.3.52 §2 de la Section 2 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 du CoBrACE, le demandeur démontre qu'une partie des emplacements de parcage visés par sa demande relèvent, le cas échéant, d'une ou de plusieurs des

de voertuigen die de parking inrijden tussen 7 en 18 uur	
0 tot 3 uur	10
3.01 tot 4 uur	8
4.01 tot 5 uur	4
5.01 tot 6 uur	2
Meer dan 6 uur	0

De N-factor: Deze factor geeft de nachtelijke bezettingsgraad van de parking weer. Hij hangt af van de bezettingsgraad van de parking om 3 uur 's nachts. Deze bezettingsgraad wordt berekend op basis van een breuk waarvan de teller het totale aantal voertuigen is dat om 3 uur 's nachts in de parking geparkeerd is, en waarvan de noemer het totale aantal parkeerplaatsen op de parking is, berekend in percentage.

De bepaling van de N-factor is gebaseerd op het volgende rekenkundige gemiddelde (∑ van de bezettingsgraad om 3 uur 's nachts als percentage gedurende de 5 werkdagen /5), berekend in percentage; het resulterende cijfer wordt naar boven afgerond op de dichtstbijzijnde eenheid. Uit deze waarde vloeit de waarde van de N-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddelde bezettingsgraad van de parking om 3 uur 's nachts als % van het totale aantal plaatsen op de parking	N-factor
Meer dan 30%	3
20 tot 30%	2
5 tot 20%	1
0 tot 5%	0

De B-factor:
Op basis van deze drie factoren wordt de B-factor = A+R+N van de parking berekend.

Waarden van de B-factor die moeten worden gerespecteerd voor openbare bedieningsparkings:

De minimumvereiste volgens artikel 2.3.51, 7° is een B-factor van ten minste 11. Elke parking of elk deel van een parking met een B-factor die strikt hoger is dan 10, hetzij hoger dan of gelijk aan een B-factor van 11, en die voldoet aan de andere criteria van de definitie in artikel 2.3.51, 7° wordt door de bevoegde instantie erkend als een openbare bedieningsparking wanneer zij een beslissing moet nemen over de aanvraag van een certificaat of vergunning overeenkomstig artikel 2.3.52, §3, lid 2.

OPMERKINGEN:
Indien de aanvrager overeenkomstig artikel 2.3.52 §2 van Afdeling 2 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van het BWLKE aantoont dat sommige van de parkeerplaatsen waarop zijn

exemptions énumérés aux 1° à 5° de ce même article, celui-ci pourra solliciter formellement que les flux liés à ces exemptions soient soustraits des flux considérés dans le calcul des facteurs A et R, si ceux-ci sont clairement identifiés et dénombrés comme tels lors des comptages aux accès. Si, conformément à l'art. 2.3.54 bis §1er, le demandeur joint à son dossier une ou des déclaration(s) visant à démontrer qu'une partie de l'installation de parking dessert un ou des immeuble(s) non situés dans la même unité technique et géographique, celui-ci pourra solliciter que les flux liés à ce ou ces immeubles soient soustraits des flux considérés dans le calcul des facteurs A et R, si ceux-ci sont clairement identifiés et dénombrés comme tels lors des comptages aux accès.	aanvraag betrekking heeft, in voorkomend geval onder een of meer van de in 1° tot en met 5° van ditzelfde artikel genoemde vrijstellingen vallen, kan hij formeel verzoeken dat de stromen in verband met deze vrijstellingen in mindering worden gebracht van de stromen die bij de berekening van de A- en R-factoren in aanmerking worden genomen, indien zij bij de toegangstellingen duidelijk als zodanig zijn geïdentificeerd en geteld. Indien de aanvrager overeenkomstig artikel 2.3.54bis §1 bij zijn dossier een of meer verklaringen voegt om aan te tonen dat een deel van de parkeervoorziening een of meer gebouwen bedient die niet in dezelfde technische en geografische eenheid zijn gelegen, kan hij verzoeken dat de stromen die met deze gebouwen verband houden in mindering worden gebracht van de stromen die in aanmerking worden genomen bij de berekening van de factoren A en R, indien zij bij de toegangstellingen duidelijk als zodanig zijn geïdentificeerd en geteld."
TITRE III. - Modifications à l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement	TITEL III. - Wijzigingen in de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen
Article 25. L'article 7*bis* du Titre I de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement est modifié comme suit : 1° au paragraphe 3, le mot « ou » se trouvant entre les mots « permis initial, » et « est de nature à » est supprimé ; 2° toujours au paragraphe 3, la première phrase est complétée par les mots suivants : « , ou justifie un nouvel examen global du parking au regard des objectifs visés à l'article 2.3.52 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie et de l'article 2 de la présente ordonnance. ».	Artikel 25. Artikel 7*bis* van Titel 1 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden als volgt gewijzigd: 1° in paragraaf 3 worden de komma en het woord "of" tussen de woorden "initiële vergunning," en "van dien aard" geschrapt; 2° nog in paragraaf 3 wordt de eerste zin aangevuld met de volgende woorden: ", of een nieuw globaal onderzoek van de parking rechtvaardigt gelet op de doelstellingen vastgelegd in artikel 2.3.52 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing en in artikel 2 van deze ordonnantie.".
Article 26. A l'article 10 du Chapitre I du Titre II de la Section I de cette même ordonnance les points 7°, 8° et 9° suivants sont insérés après le point 6 : « 7° Si la demande porte sur un parking, un plan détaillé et un dossier comportant, à tout le moins : a) la numérotation cohérente de chaque emplacement de parcage ; b) la description de l'immeuble ou partie d'immeuble desservi par chaque emplacement ou la mention que certains emplacements ne desservent aucun immeuble en particulier, ainsi que le titre en vertu duquel l'emplacement dessert l'immeuble ou la partie d'immeuble; c) le cas échéant, les éléments justificatifs des exemptions visées à l'article 2.3.52, §2, 1° à 5° du CoBrACE ; d) la méthode de matérialisation visible dans le parking de la numérotation de chaque emplacement, de son affectation et de son éventuelle réservation d'utilisation ; e) en dérogation à ce qui précède, et dans l'hypothèse visée à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2, 5° du CoBrACE, une proposition de matérialisation alternative ou de gestion permettant de constater la mutualisation des	Artikel 26. In artikel 10 van Hoofdstuk I van Titel II van Afdeling I van dezelfde ordonnantie worden na punt 6 de volgende punten 7°, 8° en 9° ingevoegd: "7° Indien de aanvraag betrekking heeft op een parking, een gedetailleerd plan en een dossier waarin ten minste zijn opgenomen: a) de coherente nummering van elke parkeerplaats; b) de beschrijving van het gebouw of deel van het gebouw dat door elke parkeerplaats wordt bediend of de vermelding dat bepaalde parkeerplaatsen geen specifiek gebouw bedienen, alsook de titel krachtens dewelke de parkeerplaats het gebouw of deel van het gebouw bedient; c) in voorkomend geval, de bewijselementen voor de in artikel 2.5.52, §2, 1° tot 5° van het BWLKE bedoelde vrijstellingen; d) de wijze waarop in de parking de nummering van elke plaats, de bestemming ervan en het eventuele gebruiksvoorbehoud zichtbaar worden aangegeven; e) in afwijking van het voorgaande, en in het geval bedoeld in artikel 2.3.52, §2, tweede lid, 5°, van het BWLKE, een voorstel voor een alternatieve markering die of beheer dat de vaststelling van de mutualisering van de parkeerplaatsen mogelijk maakt;

emplacements de parcage ; 8° si la demande de certificat ou de permis d'environnement ou de prolongation d'un tel certificat ou permis porte sur des emplacements de parcage impliquant plusieurs unités techniques et géographiques d'exploitation, la « déclaration CoBrACE » visée à l'article 2.3.54bis du CoBrACE ; 9° Si la demande porte sur un parking public de desserte, tel que défini à l'article 2.3.51, 7° du CoBrACE, les informations et le programme d'occupation visés à l'article 2.3.52, §3 du CoBrACE. »	 8° Indien de aanvraag om een milieucertificaat of milieuvergunning of tot verlenging ervan betrekking heeft op parkeerplaatsen waarbij meerdere technische en geografische uitbatingseenheden betrokken zijn, de "BWLKE"-verklaring bedoeld in artikel 2.3.54bis van het BWLKE; 9° Indien de aanvraag betrekking heeft op een openbare bedieningsparking, zoals gedefinieerd in artikel 2.3.51, 7° van het BWLKE, de informatie en het bezettingsprogramma bedoeld in artikel 2.3.52, §3 van het BWLKE."
Article 27. A l'article 11 du Chapitre I du Titre II de la Section I de cette même ordonnance, il est inséré un 4ième alinéa, rédigé comme suit : « Lorsqu'il ressort du dossier de demande qu'un immeuble ou une partie d'immeuble, qu'est destinée à desservir tout ou partie de l'installation de parking pour laquelle est sollicité un permis d'environnement, un certificat d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement, n'est pas situé dans la même unité technique et géographique d'exploitation que l'installation de parking elle-même, le demandeur doit joindre à sa demande, pour chaque immeuble ou partie d'immeuble considéré, la « déclaration CoBrACE » visée à l'article 2.3.54 bis du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie. A défaut d'être mise en possession de ladite déclaration, l'autorité compétente ne peut prendre en considération l'immeuble ou la partie d'immeuble considéré dans le cadre de son appréciation de l'admissibilité de l'installation de parking au regard, notamment, du chapitre 3, du titre 3 du livre 2 de ce Code ».	Artikel 27. In artikel 11 van Hoofdstuk I van Titel II van Afdeling I van dezelfde ordonnantie wordt een 4e alinea ingevoegd, die luidt als volgt; "Wanneer uit het aanvraagdossier blijkt dat een gebouw of een deel van een gebouw, dat geheel of gedeeltelijk bestemd is voor het bedienen van de parkeerinrichting waarvoor een milieuvergunning, een milieucertificaat of een verlenging van een milieuvergunning wordt aangevraagd, niet in dezelfde technische en geografische uitbatingseenheid is gelegen als de parkeerinrichting zelf, moet de aanvrager bij zijn aanvraag voor elk betrokken gebouw of deel van een gebouw de in artikel 2.3.54 bis van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing bedoelde "BWLKE-verklaring" voegen. Indien de bevoegde overheid niet in het bezit is van die verklaring, mag zij het betrokken gebouw of deel van het gebouw niet in aanmerking nemen bij haar beoordeling van de toelaatbaarheid van de parkeerinrichting met betrekking tot hoofdstuk 3, titel 3, van boek 2 van dit Wetboek."
Article 28. L'article 13*bis* de cette même ordonnance est remplacé par ce qui suit: « Un permis ou un certificat d'environnement portant sur des emplacements de parcage ne pourra être délivré que dans les conditions et selon les modalités fixées par les articles 2.3.51 à 2.3.61 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie ».	Artikel 28. Artikel 13*bis* van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Een milieucertificaat of milieuvergunning voor parkeerplaatsen mag slechts worden uitgereikt onder de voorwaarden en volgens de modaliteiten bepaald in artikelen 2.3.51 en 2.3.61 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing."
Article 29. L'article 13*ter* de cette même ordonnance est remplacé par ce qui suit: « Art. 13ter. § 1er. Le titulaire d'un permis d'environnement autorisant des emplacements de parcage excédentaires au sens du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie qui étaient déjà autorisé à la date du 5 février 2014 renoncer à tout moment en tout ou en partie au maintien de ces emplacements de parcage excédentaires. Cette renonciation prend la forme soit d'une suppression totale ou partielle de ces emplacements, soit d'une conversion de tout ou partie de ces emplacements en places de parkings mises à disposition exclusive des riverains, par voie de location, de vente ou de tout autre mécanisme conférant à	Artikel 29. Artikel 13*ter* van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt: "Art. 13ter. § 1. De houder van een milieuvergunning die overtollige parkeerplaatsen in de zin van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing toestaat die op 5 februari 2014 al waren toegestaan, kan te allen tijde volledig of gedeeltelijk afzien van het behoud van deze overtollige parkeerplaatsen. Deze verzaking neemt de vorm aan, hetzij van een volledige of gedeeltelijke afschaffing van die plaatsen, of van een omzetting van alle of een deel van die plaatsen in parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking gesteld worden van de buurtbewoners, via verhuur, verkoop of enig ander mechanisme dat hun een

ceux-ci un droit d'utilisation exclusive, soit d'une combinaison de ces deux procédés, soit de leur réaffectation aux autres fins décrites à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, soit de leur autorisation en tant qu'emplacements non-excédentaires desservant un ou plusieurs immeuble(s) dans le respect du nombre maximal admissible conformément à l'article 2.3.54, § 14er de ce Code, le cas échéant par le biais de la « déclaration CoBrACE » visée à l'article 2.3.54bis de ce Code	exclusief gebruiksrecht verleent, of een combinatie van beide, of van hun herbestemming voor de andere doeleinden beschreven in artikel 2.3.52, §2, tweede lid, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, hetzij van hun toelating als niet-overtollige plaatsen die één of meer gebouwen bedienen, met inachtneming van het maximaal aantal toegestane plaatsen overeenkomstig artikel 2.3.54, §14 van dat Wetboek, in voorkomend geval door middel van de in artikel 2.3.54bis van dat Wetboek bedoelde "BWLKE"-verklaring.
Les effets de cette renonciation sont définitifs et irrévocables. La renonciation est notifiée conformément à l'article 7bis ou fait l'objet d'une demande de prolongation, de renouvellement ou de modification du permis d'environnement.	De gevolgen van die verzaking zijn definitief en onherroepbaar. De verzaking wordt betekend overeenkomstig artikel 7bis of maakt het voorwerp uit van een aanvraag voor de verlenging, vernieuwing of wijziging van de milieuvergunning.
§ 2. Tant qu'il n'a pas renoncé aux emplacements de parcage excédentaires, le titulaire d'un permis d'environnement visé au paragraphe 1er peut cependant en demander la prolongation, le renouvellement ou la modification en conservant l'ensemble de ces emplacements de parcage, même excédentaires, moyennant le paiement de la charge visée à l'article 2.3.55 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie.	§ 2. Zolang hij niet heeft afgezien van de overtollige parkeerplaatsen, mag de houder van een milieuvergunning bedoeld in § 1 echter de verlenging, de vernieuwing of de wijziging ervan aanvragen mits behoud van alle toegestane of overtollige parkeerplaatsen op voorwaarde dat hij de belasting bedoeld in artikel 2.3.55 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing betaalt.
§ 3. Pour les installations couvertes par un permis d'environnement visé au § 1er, l'autorité compétente peut, à l'expiration du permis et de ses prolongations ou avant celle-ci, et si l'exploitant en fait la demande, délivrer un nouveau permis d'environnement, ou accorder la prolongation sollicitée, portant sur des emplacements de parcage excédentaires existants et précédemment autorisés, moyennant le paiement de la charge visée à l'article 2.3.55 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie. Le Gouvernement peut limiter la durée de ce permis à dater de sa délivrance en tant qu'il vise des emplacements de parcage excédentaires au sens de ce Code.	§ 3. Voor de installaties die gedekt zijn door een milieuvergunning bedoeld in § 1 kan de bevoegde overheid, bij het verstrijken van de vergunning en de verlengingen daarvan, of eerder, als de exploitant daarom verzoekt, een nieuwe milieuvergunning uitreiken of de gevraagde verlenging toestaan, die betrekking heeft op bestaande en voordien toegekende overtollige plaatsen, mits betaling van de belasting bedoeld in artikel 2.3.55 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. In zover ze betrekking heeft op overtollige plaatsen in de zin van dit Wetboek, kan de Regering de duur van deze vergunning beperken vanaf de uitreiking ervan.
§ 4. Les titulaires de permis visés aux paragraphes 2 et 3 sont admis, à l'occasion de leur demande de prolongation ou de demande d'un nouveau permis d'environnement, à invoquer les dispositions de l'article 2.3.54, § 4 du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie. Le cas échéant, la personne qui sollicite la prolongation ou le nouveau permis d'environnement déterminera, dans sa demande, le nombre d'emplacements de parcage devant être réaffectés aux fonctions déterminées à l'article 2.3.52, § 2, , du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie. En tant qu'il porte sur des emplacements de parcage autorisés par application des alinéas qui précèdent, la durée du nouveau permis n'est pas limitée en application du paragraphe 3 du présent article. »	§ 4. De houders van vergunningen bedoeld in §§ 2 en 3 hiervoor mogen, naar aanleiding van hun vraag tot verlenging of aanvraag van een nieuwe milieuvergunning, de bepalingen van artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing inroepen. In voorkomend geval zal de persoon die om de verlenging of de nieuwe milieuvergunning verzoekt, in zijn aanvraag, het aantal parkeerplaatsen opgeven dat opnieuw moet worden aangewend voor de functies bepaald in artikel 2.3.52, § 2, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. In zover ze op toegestane parkeerplaatsen in toepassing van de voorgaande leden betrekking heeft, is de duur van de nieuwe vergunning niet beperkt in toepassing van § 3 van onderhavig artikel."
Article 30. A l'article 26 de cette même ordonnance, au point 6°, les mots « 2.3.54., §4 » sont remplacés par les mots « 2.3.52., §3 »	Artikel 30. In artikel 26 van dezelfde ordonnantie worden in punt 6° de woorden "2.3.54., §4" vervangen door de woorden "2.3.52., §3".

Article 31. A l'article 27 de cette même ordonnance la modification suivante est apportée : 1° au 5° de l'article, les mots « 2.3.54., §4 » sont remplacés par les mots « 2.3.52., §3 » ; 2° à l'alinéa 3 de l'article, les mots « 2.3.54., §4 » sont remplacés par les mots « 2.3.52., §3 ».	Artikel 31. In artikel 27 van dezelfde ordonnantie wordt de volgende wijziging aangebracht: 1° in 5° van het artikel worden de woorden "2.3.54., §4" vervangen door de woorden "2.3.52., §3"; 2° in alinea 3 van het artikel worden de woorden "2.3.54., §4" vervangen door de woorden "2.3.52., §3".
Article 32. A l'article 62 de cette même ordonnance, l'alinéa 1er du paragraphe 6 est remplacé par ce qui suit : « § 6. L'autorité compétente notifie sa décision au demandeur au plus tard 6 mois avant l'écoulement du délai de validité du permis. Elle peut l'assortir de nouvelles conditions d'exploiter, y compris pour garantir que le fonctionnement du parking rencontre les objectifs de l'article 2.3.52 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, et statue le cas échéant sur la justification du nombre d'emplacements de parcage autorisé en application de l'article 2.3.54, § 4 de ce Code, en dérogation aux articles 2.3.53 et 2.3.54, §§ 1er à 3 du même Code. »	Artikel 32. In artikel 62 van dezelfde ordonnantie wordt alinea 1 van paragraaf 6 vervangen door wat volgt: "§ 6. De bevoegde overheid stuurt de aanvrager een kennisgeving van haar beslissing uiterlijk 6 maanden vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van de vergunning. Zij kan er nieuwe uitbatingsvoorwaarden aan toevoegen die waarborgen dat de werking van de parking voldoet aan de doelstellingen van artikel 2.3.52 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, en zich, in voorkomend geval, uitspreken over de rechtvaardiging van het aantal parkeerplaatsen toegestaan in toepassing van artikel 2.3.54, § 4 van dat Wetboek, in afwijking van artikelen 2.3.53 en 2.3.54, §§ 1 tot 3 van datzelfde Wetboek."
TITRE IV. - Disposition finale et transitoire Art. 33. La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jour qui suit sa publication au Moniteur belge. Les demandes de certificats, de permis, de prolongation ou de renouvellement de permis qui ont été introduits avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance ainsi que les recours administratifs y relatifs sont traités selon les règles en vigueur au jour de l'introduction de la demande, sans préjudice de l'application immédiate du nouveau régime fiscal à tous les redevables, à partir de l'exercice d'imposition 2025, quelle que soit la date d'introduction ou de délivrance du permis conformément à l'alinéa 1er.	TITEL IV. - Slot- en overgangsbepaling Artikel 33. Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad. De aanvragen voor certificaten, vergunningen, verlengingen of vernieuwingen van vergunningen die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn ingediend, alsook de daarmee verband houdende administratieve beroepen, worden behandeld volgens de regels die gelden op de dag dat de aanvraag wordt ingediend, onverminderd de onmiddellijke toepassing van de nieuwe fiscale regeling op alle belastingplichtigen, vanaf aanslagjaar 2025, ongeacht de datum van indiening of afgifte van de vergunning overeenkomstig het eerste lid.
Bruxelles,	Brussel,
Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,	Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale	De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
Rudi VERVOORT	
Le Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la démocratie participative	De Minister van klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie
Alain MARON	

Annexe 2.5 : Exigences minimales à respecter au droit des parkings publics de desserte

Modalités de caractérisation d'un parking de desserte :

Trois critères participent à l'évaluation du **facteur de desserte (ci-après, « facteur DS »)** permettant de définir un parking comme étant un parking public de desserte au sens de l'art 2.3.51, 7° du CoBrACE.

Ces critères, ainsi que le facteur DS, sont déterminés par une personne enregistrée ou agréée à cet effet, conformément au Titre 5 du CoBrACE 2.0., et ce, sur base de données statistiques de fréquentation du parking, relevées *in situ*[1] **durant les 5 jours ouvrables** d'une semaine 'type' de l'année en cours, située en dehors des périodes de vacances scolaires[2].

La méthodologie de collecte des données, les résultats de l'analyse de ces données, la justification de la valeur de ces critères et, *in fine,* du facteur DS en découlant, sont décrits dans un rapport rédigé par la personne enregistrée ou agréé.

Ce rapport d'analyse[3] est transmis à Bruxelles Environnement, au plus tard, pour le 1er septembre de chaque année.

Aux fins de la présente Annexe, il convient d'entendre :

- par le terme « véhicules », les véhicules à moteur de deux ou quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) ;
- par les termes « 5 jours ouvrables », les 5 jours ouvrables d'une semaine « type » de l'année en cours.

Facteurs caractérisant un parking de desserte :

Facteur A : Ce facteur reflète la proportion de véhicules arrivant dans le parking en heures de pointe du matin. Il est calculé sur la base d'une fraction dont le numérateur est le nombre total de véhicules pénétrant dans le parking durant l'heure de pointe du matin (7h-9h00) au cours des 5 jours ouvrables, et dont le dénominateur est le nombre total de véhicules pénétrant dans le parking précité au cours de ces mêmes 5 jours. Il est déterminé sur la base de la moyenne arithmétique suivante (∑ des véhicules entrés dans le parking en HPM au cours des 5 jours ouvrables) /(∑ des véhicules entrés dans le parking au cours des 5 jours ouvrables), calculée en pourcentage ; le chiffre obtenu étant arrondi à l'unité inférieur.

[1] Les données statistiques requises nécessitent la réalisation d'une campagne de comptage d'une semaine portant sur l'ensemble des accès dont dispose le parking. Cette campagne est, par défaut, réalisée par la personne enregistrée ou agréée. Dans le cas contraire, la personne désignée devra s'assurer et justifier de la véracité des données transmises par le logiciel de gestion interne du parking.

[2] La semaine doit être représentative d'une semaine 'classique' et sera choisie en concertation entre le demandeur et la personne enregistrée ou agréé.

[3] La note d'analyse comprendra également, en annexe, les histogrammes de fréquentation du parking établis durant la semaine de comptage, ayant permis de déterminer la valeur des différents facteurs.

De cette valeur découle celle du facteur A qui se définit comme suit :

Taux moyen de véhicules qui pénètrent dans le parking en heure de pointe du matin[1] en fonction du nombre total de véhicules entrant dans celui-ci sur la même période	Facteur A
De 0 à 20 % compris	10
De 21 à 30 % compris	8
De 31 à 40% compris	2
Plus de 41%	0

Facteur R : Ce facteur reflète le taux de rotation du parking. Il est déterminé, soit sur la base de l'analyse des histogrammes d'entrées et de sorties du parking durant les 5 jours ouvrables, soit sur la base de l'analyse de la durée moyenne de stationnement des véhicules au sein du parking au cours des 5 jours ouvrables (lorsque ces données sont enregistrées et fournies par le logiciel de gestion du parking). Dans le deuxième cas, la personne désignée devra s'assurer et justifier de la véracité des données transmises par le logiciel de gestion du parking.

Selon la première méthode de calcul, le Facteur R est déterminé sur la base d'une fraction dont :

- le numérateur est la somme, sur les 5 jours ouvrables, du nombre d'heures qui séparent le plus grand pic[4] d'entrées observé, au droit du parking , du 1er pic de sorties qui lui succède, au cours de la même journée, et dont l'amplitude est comparable à celle du pic observé en entrées[5] ;
- et dont le dénominateur est les 5 jours ouvrables.

La détermination du facteur R se base sur la moyenne arithmétique suivante (∑ des durées en heures séparant les pics principaux d'entrées et de sorties du parking /5).

De cette valeur découle celle du facteur R qui se définit comme suit :

Durée moyenne (en heures) qui sépare les deux principaux pics successifs d'entrées puis de sorties du parking	Facteur R
0 à 3 h inclus	10
De 3h01 à 4h compris	8
De 4h01 à 5h compris	4
De 5h01 à 6h compris	2
De 6h à 12h compris	0
Absence de pic de sortie ou absence de pic de sortie d'ampleur comparable à celui observé en entrée[6]	10

[4] On entend par 'pic' les périodes d'affluence vers ou depuis le parking prenant la forme caractéristique d'une courbe en cloche sur les histogrammes de fréquentation. Un pic est considéré comme ascendant tant qu'il n'a pas subi un mouvement inverse d'une amplitude de plus de 10%.

[5] Les deux valeurs de crêtes choisies auront une différence d'amplitude de maximum 30%.

[6] Absence de pic de sortie successif au pic d'entrée sur la même journée ou présence de pics de sorties successifs mais dont la différence d'amplitude avec le pic retenu en entrée est supérieure à 30%.

Selon la deuxième méthode de calcul, le Facteur R est déterminé sur base de la durée moyenne de stationnement des véhicules entrant dans le parking entre 7h et 18h au cours des 5 jours ouvrables.

De cette valeur découle celle du facteur R qui se définit comme suit :

Durée moyenne (en heures) de stationnement des véhicules entrants dans le parking entre 7h et 18h	Facteur R
0 à 3 h inclus	10
De 3h01 à 4h compris	8
De 4h01 à 5h compris	4
De 5h01 à 6h compris	2
Plus de 6h	0

Facteur N : Ce facteur reflète le taux d'occupation de nuit du parking. Il dépend du taux de remplissage du parking à 3 heures du matin. Ce taux de remplissage est calculé sur la base d'une fraction dont le numérateur est le nombre total de véhicules stationnés dans le parking à 3h du matin, et dont le dénominateur est le nombre total de places de stationnement que compte le parking, calculé en pourcentage.

La détermination du facteur N se base sur la moyenne arithmétique suivante (∑ des taux de remplissage à 3h du matin en pourcentage au cours des 5 jours ouvrables /5), calculé en pourcentage; le chiffre obtenu étant arrondi à l'unité supérieure. De cette valeur découle celle du facteur N qui se définit comme suit :

Taux de remplissage moyen du parking à 3 h du matin en % du nombre total de places que compte le parking	Facteur N
Plus de 30%	3
20 à 30% compris	2
5 à 20% compris	1
0 à 5% compris	0

Facteur DS :

Sur base de ces trois facteurs, est calculé le Facteur DS = A+R+N du parking.

Valeurs du Facteur DS à respecter au droit des parkings publics de desserte :

L'exigence minimale au sens de l'article 2.3.51, 7° est un Facteur DS de minimum 11. Tout parking ou partie de parking dont le Facteur DS est strictement supérieur à 10, soit supérieur ou égal à un Facteur DS de 11, et qui répond aux autres critères de la définition de l'article 2.3.51, 7° est reconnu comme un parking public de desserte par l'autorité compétente lorsqu'elle statue sur la demande de certificat ou de permis conformément à l'article 2.3.52, §3, al. 2.

REMARQUES :

Si, conformément à l'art. 2.3.52 §2 de la Section 2 du Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 du CoBrACE, le demandeur démontre qu'une partie des emplacements de parcage visés par sa demande relèvent, le cas échéant, d'une ou de plusieurs des exemptions énumérés aux 1° à 5° de ce même article, celui-ci pourra solliciter formellement que les flux liés à ces exemptions soient soustraits des flux considérés dans le calcul des facteurs A et R, si ceux-ci sont clairement identifiés et dénombrés comme tels lors des comptages aux accès.

Si, conformément à l'art. 2.3.54 bis §1er, le demandeur joint à son dossier une ou des déclaration(s) visant à démontrer qu'une partie de l'installation de parking dessert un ou des immeuble(s) non situés dans la même unité technique et géographique, celui-ci pourra solliciter que les flux liés à ce ou ces immeubles soient soustraits des flux considérés dans le calcul des facteurs A et R, si ceux-ci sont clairement identifiés et dénombrés comme tels lors des comptages aux accès.

Le Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la démocratie participative

Alain MARON

Bijlage 2.5: Minimumeisen voor openbare bedieningsparkings

Hoe een openbare bedieningsparking te kenschetsen:

Drie criteria worden gebruikt om de **bedieningsfactor (hierna 'B-factor')** te beoordelen om een parking te definiëren als een openbare bedieningsparking overeenkomstig artikel 2.3.51, 7° van het BWLKE.

Deze criteria, samen met de B-factor, worden bepaald door een daartoe overeenkomstig titel 5 van het BWLKE 2.0 geregistreerde of erkende persoon op basis van statistische gegevens over het gebruik van de parking, die ter plaatse zijn verzameld[1] **gedurende de 5 werkdagen** van een 'standaardweek' in het lopende jaar, buiten de schoolvakantieperiodes[2].

De methode van gegevensverzameling, de resultaten van de analyse van deze gegevens, de motivering van de waarde van deze criteria en uiteindelijk de daaruit voortvloeiende B-factor worden beschreven in een door de geregistreerde of erkende persoon opgesteld verslag.

Dit analyseverslag[3] moet ten laatste op 1 september van elk jaar aan Leefmilieu Brussel worden bezorgd.

In het kader van deze Bijlage wordt verstaan onder:

- de term ‘voertuigen’, de twee- of vierwielige motorvoertuigen (met uitzondering van fietsen en steps);
- de termen ‘5 werkdagen’, de 5 werkdagen van een ‘typische’ week in het lopende jaar.

Factoren die een openbare bedieningsparking kenmerken:

De A-factor: Deze factor weerspiegelt het aandeel voertuigen dat in de ochtendspits op de parking aankomt. Hij wordt berekend op basis van een breuk waarvan de teller het totale aantal voertuigen is dat de parking tijdens de ochtendspits (7.00-9.00 uur) binnenrijdt gedurende de 5 werkdagen, en waarvan de noemer het totale aantal voertuigen is dat voornoemde parking binnenrijdt gedurende diezelfde 5 dagen. Hij wordt bepaald op basis van het volgende rekenkundige gemiddelde (∑ van de voertuigen die de parking binnenkomen tijdens de ochtendspits gedurende de 5 werkdagen) / (∑ van de voertuigen die de parking binnenkomen gedurende de 5 werkdagen), berekend in percentage; het verkregen cijfer wordt naar beneden afgerond op de dichtstbijzijnde eenheid.

[1] De benodigde statistische gegevens vereisen een telcampagne van een week bij alle toegangen tot de parking. Deze campagne wordt standaard uitgevoerd door de geregistreerde of erkende persoon. Zo niet, dan moet de aangewezen persoon de juistheid van de door de interne beheersoftware van de parking doorgegeven gegevens waarborgen en rechtvaardigen.

[2] De week moet representatief zijn voor een 'standaardweek' en zal in overleg tussen de aanvrager en de geregistreerde of erkende persoon worden gekozen.

[3] De analysenota zal ook, als bijlage, de histogrammen van het gebruik van de parking bevatten die tijdens de telweek zijn opgesteld en op basis waarvan de waarde van de verschillende factoren is bepaald.

Uit deze waarde vloeit de A-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddeld aantal voertuigen dat de parking in de ochtendspits binnenrijdt[1] naargelang van het totale aantal voertuigen dat de parking binnenrijdt over dezelfde periode	A-factor
0 tot 20%	10
21 tot 30%	8
31 tot 40%	2
Meer dan 41%	0

De R-factor: Deze factor geeft de rotatiesnelheid van de parking weer. Hij wordt bepaald hetzij op basis van de analyse van de histogrammen van de in- en uitritten van de parking gedurende de 5 werkdagen, hetzij op basis van de analyse van de gemiddelde parkeerduur van de voertuigen in de parking gedurende de 5 werkdagen (indien deze gegevens worden geregistreerd en verstrekt door de beheersoftware van de parking). In het tweede geval moet de aangewezen persoon de juistheid van de door de beheersoftware van de parking doorgegeven gegevens waarborgen en rechtvaardigen.

Volgens de eerste berekeningsmethode wordt de R-factor bepaald op basis van een breuk waarvan:

- de teller de som is, over de 5 werkdagen, van het aantal uren tussen de grootste piek[4] van aankomsten in de parking en de 1e piek van vertrekken die erop volgt, gedurende dezelfde dag, en waarvan de amplitude vergelijkbaar is met die van de piek van de aankomsten[5];
- en waarvan de noemer de 5 werkdagen is.

De bepaling van de R-factor is gebaseerd op het volgende rekenkundige gemiddelde (∑ van de duur in uren tussen de belangrijkste pieken van in- en uitrijden van de parking /5).

Uit deze waarde vloeit de waarde van de R-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddelde tijd (in uren) tussen de twee opeenvolgende grootste pieken van in- en uitrijden van de parking	R-factor
0 tot en met 3u	10
Van 3u01 tot en met 4u	8
Van 4u01 tot en met 5u00	4
Van 5u01 tot en met 6u	2
Van 6u tot en met 12u	0
Afwezigheid van uitrijdpiek of afwezigheid van uitrijdpiek waarvan de amplitude vergelijkbaar is met die van de piek van de aankomsten[6]	10

[4] Onder 'piek' wordt verstaan de periodes met veel verkeer van of naar de parking, die de karakteristieke vorm aanneemt van een klokvormige curve op de bezoekshistogrammen. Een piek wordt als stijgend beschouwd zolang hij geen neerwaartse beweging van meer dan 10% in amplitude heeft ondergaan.

[5] De twee geselecteerde piekwaarden hebben een maximaal verschil in amplitude van 30%.

[6] Afwezigheid van een uitrijdpiek die volgt op de inrijdpiek op dezelfde dag of aanwezigheid van opeenvolgende uitrijdpieken maar waarvan het verschil in amplitude met de inrijdpiek groter is dan 30%.

Volgens de tweede berekeningsmethode wordt de waarde van de R-factor bepaald op basis van de gemiddelde parkeerduur van de viertuigen die de parking binnenrijden tussen 7 en 18 uur gedurende de 5 werkdagen.

Uit deze waarde vloeit de R-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddelde parkeertijd (in uren) van de voertuigen die de parking inrijden tussen 7 en 18 uur	R-factor
0 tot 3 uur	10
3.01 tot 4 uur	8
4.01 tot 5 uur	4
5.01 tot 6 uur	2
Meer dan 6 uur	0

De N-factor: Deze factor geeft de nachtelijke bezettingsgraad van de parking weer. Hij hangt af van de bezettingsgraad van de parking om 3 uur ’s nachts. Deze bezettingsgraad wordt berekend op basis van een breuk waarvan de teller het totale aantal voertuigen is dat om 3 uur ’s nachts in de parking geparkeerd is, en waarvan de noemer het totale aantal parkeerplaatsen op de parking is, berekend in percentage.

De bepaling van de N-factor is gebaseerd op het volgende rekenkundige gemiddelde (∑ van de bezettingsgraad om 3 uur 's nachts als percentage gedurende de 5 werkdagen /5), berekend in percentage; het resulterende cijfer wordt naar boven afgerond op de dichtstbijzijnde eenheid. Uit deze waarde vloeit de waarde van de N-factor voort, die als volgt wordt gedefinieerd:

Gemiddelde bezettingsgraad van de parking om 3 uur 's nachts als % van het totale aantal plaatsen op de parking	N-factor
Meer dan 30%	3
20 tot 30%	2
5 tot 20%	1
0 tot 5%	0

De B-factor:

Op basis van deze drie factoren wordt de B-factor = A+R+N van de parking berekend.

Waarden van de B-factor die moeten worden gerespecteerd voor openbare bedieningsparkings:

De minimumvereiste volgens artikel 2.3.51, 7° is een B-factor van ten minste 11. Elke parking of elk deel van een parking met een B-factor die strikt hoger is dan 10, hetzij hoger dan of gelijk aan een B-factor van 11, en die voldoet aan de andere criteria van de definitie in artikel 2.3.51, 7° wordt door de bevoegde instantie erkend als een openbare bedieningsparking wanneer zij een beslissing moet nemen over de aanvraag van een certificaat of vergunning overeenkomstig artikel 2.3.52, §3, lid 2.

OPMERKINGEN:

Indien de aanvrager overeenkomstig artikel 2.3.52 §2 van Afdeling 2 van Hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 van het BWLKE aantoont dat sommige van de parkeerplaatsen waarop zijn aanvraag betrekking heeft, in voorkomend geval onder een of meer van de in 1° tot en met 5° van ditzelfde artikel genoemde vrijstellingen vallen, kan hij formeel verzoeken dat de stromen in verband met deze vrijstellingen in mindering worden gebracht van de stromen die bij de berekening van de A- en R-factoren in aanmerking worden genomen, indien zij bij de toegangstellingen duidelijk als zodanig zijn geïdentificeerd en geteld.

Indien de aanvrager overeenkomstig artikel 2.3.54bis §1 bij zijn dossier een of meer verklaringen voegt om aan te tonen dat een deel van de parkeervoorziening een of meer gebouwen bedient die niet in dezelfde technische en geografische eenheid zijn gelegen, kan hij verzoeken dat de stromen die met deze gebouwen verband houden in mindering worden gebracht van de stromen die in aanmerking worden genomen bij de berekening van de factoren A en R, indien zij bij de toegangstellingen duidelijk als zodanig zijn geïdentificeerd en geteld.

De Minister van klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie

Alain MARON

Avant-projet d'Ordonnance modifiant le Code du 25 mars 1999 de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, en vue d'y insérer une procédure de transaction administrative	**Voorontwerp van Ordonnantie tot wijziging van het Wetboek van 25 maart 1999 van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid, om de procedure van de bestuurlijke transactie erin op te nemen**
EXPOSE DES MOTIFS	**MEMORIE VAN TOELICHTING**
1. <u>Observations générales</u> La Région de Bruxelles-Capitale est tenue de répondre aux normes et objectifs établis aux niveaux européen, belge et bruxellois pour l'ensemble des secteurs émetteurs (comprenant notamment le secteur du transport) en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de consommation d'énergie. **En matière d'émissions de gaz à effet de serre**, la Belgique s'est vue attribuer, dans le cadre des objectifs européens climat-énergie 2030 (FitFor55), un objectif de réduction de 47% en 2030 par rapport à 2005, pour les émissions de gaz à effet de serre des secteurs non couverts par le système européen d'échange de droits d'émission (le secteur du transport en fait partie) dans le cadre du règlement européen relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les Etats membres de 2021 à 2030. A l'échelle intrabelge, cet objectif doit encore faire l'objet d'une répartition entre les différentes autorités compétentes, via un accord de coopération, tel que celui établi pour la période 2013-2020. Pour rappel, en vertu de l'accord de coopération établi pour la période de 2013-2020 (également appelé « burden sharing »), la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à limiter ses émissions selon une trajectoire linéaire, afin d'atteindre en 2020 les niveaux de réduction (par rapport à 2005) de – 8,8 %. Dans les faits, la Région de Bruxelles-capitale a déjà réduit de 28% ses émissions de gaz à effet de serre en 2020 par rapport à 2005. Enfin, la Région de Bruxelles-Capitale a émis la volonté, dans sa déclaration de politique générale commune pour la législature 2019-2024, d' « *atteindre, dès 2030, au minimum 40% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005 et contribuer autant que possible à la rehausse des objectifs de l'Union européenne à cette échéance* » et d'« *approcher l'objectif européen de neutralité carbone à l'horizon 2050* ». Cet engagement a par ailleurs été réhaussé au travers de l'élaboration du nouveau Plan Air Climat énergie qui vise une réduction d'au moins 47% d'ici à 2030 par rapport à 2005. Or, il ressort du Plan National intégré Energie Climat Belge 2021-2030 et du projet de nouveau Plan Air Climat Energie que le « *transport routier est, [en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale], le deuxième secteur le plus émetteur, responsable à lui seul de plus de 26% des émissions régionales directes de gaz à effet de serre* ».	**1. <u>Algemene beschouwingen</u>** Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gehouden te voldoen aan de normen en doelstellingen die op Europees, Belgisch en Brussels niveau zijn vastgesteld voor alle uitstotende sectoren (incl. meer bepaald de vervoersector) wat betreft de emissie van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen evenals energieverbruik. **Wat betreft de uitstoot van broeikasgassen** werd aan België, in het kader van de Europese klimaat- en energiedoelstellingen 2030 (FitFor55), een doelstelling opgelegd van 47% reductie in 2030 tegenover 2005 voor de emissies van broeikasgassen van de sectoren die niet onder het Europese emissiehandelssysteem vallen (de vervoersector behoort tot die sectoren) in het kader van de Europese verordening betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030. Op intra-Belgisch niveau moet deze doelstelling nog worden verdeeld tussen de verschillende bevoegde overheden; dat moet gebeuren via een samenwerkingsakkoord naar het voorbeeld van het akkoord dat voor de periode 2013-2020 werd opgesteld. We herinneren eraan dat, krachtens het samenwerkingsakkoord voor de periode 2013-2020 (ook bekend als "burden sharing"), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe had verbonden zijn emissies volgens een lineair traject te beperken om in 2020 uit te komen bij reductieniveaus van -8,8% (in vergelijking met 2005). In feite heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn uitstoot van broeikasgassen in 2020 al met 28 % verminderd in vergelijking met 2005. Tot slot formuleerde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn algemene beleidsverklaring voor de regeerperiode 2019-2024 de wens om "*de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met minstens 40% te verminderen ten opzichte van 2005 en tegen die tijd zoveel mogelijk bij te dragen aan een verhoging van de doelstellingen van de Europese Unie*" en om "*de Europese doelstelling voor koolstofneutraliteit te benaderen tegen 2050*". Die verbintenis werd trouwens tijdens de opstelling van het nieuwe Lucht-Klimaat-Energieplan verhoogd, aangezien hierin tegen 2030 een daling wordt beoogd van minstens 47% in vergelijking met 2005. Welnu, uit het geïntegreerd Belgisch Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030 en het ontwerp van het nieuwe Lucht-Klimaat-Energieplan blijkt dat het "*wegvervoer, [voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest], de tweede grootste emitterende sector is, die meer dan 26 % van de gewestelijke broeikasgasemissies voor zijn rekening neemt*".

En ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques, la Belgique est tenue de respecter, dans un objectif de santé publique, certains niveaux de polluants conformément aux directives européennes relatives à la qualité de l'air ambiant.

Il s'agit notamment des directives 2008/50/CE dite « Air pur pour l'Europe » et 2016/2284 dite « NEC » (plafonds d'émission nationaux).

La première directive impose aux Etats membres des valeurs limites pour la protection de la santé humaine applicables à certains polluants comme les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM_{10} et $PM_{2.5}$).

En vertu de la seconde, les Etats membres sont tenus à des réductions d'émissions nationales minimales pour les polluants atmosphériques acidifiants à atteindre à partir de 2020 et à partir de 2030.

Dans ce cadre, la Belgique s'est notamment engagée à réduire :

- ses émissions de $PM_{2.5}$ par rapport aux émissions de 2005 de respectivement, 20% et 39% pour 2020 et 2030 ;

- ses émissions de SO_2, NH_3, COVNM et de NO_X par rapport aux émissions de 2005 de respectivement, 43%, 2%, 21% et 41% pour 2020 et de respectivement 66%, 13 %, 35% et 59% pour 2030 (la Région de Bruxelles-Capitale doit respecter les plafonds pour les SO2, COVNM et les NO_X de 2,0 kt, 4,6 kt et 4,4 kt à partir de 2020.

Or, il ressort du projet de nouveau Plan Régional Air-Climat-Energie que le transport est le principal émetteur de NO_x et le deuxième émetteur de particules fines (regroupe les PM_{10} et $PM_{2,5}$) en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, 67% des émissions de NO_x (regroupe le NO et le NO_2) et 39% des émissions de particules fines proviennent du transport routier. Le Plan Régional Air-Climat-Energie de 2016 souligne par ailleurs que « *[c]es deux polluants majeurs dégradent considérablement la qualité de l'air et pour remédier à ce problème, des normes européennes de concentration ont été fixées. Pourtant, malgré des mesures mises en œuvre depuis de nombreuses années, des efforts accrus sont nécessaires pour respecter les normes européennes. Le plan mobilité de la RBC, le plan IRIS 2, a ainsi évalué que pour se conformer à la Directive 2008/50/CE concernant les PM et le NO_2, la Région doit réduire les émissions de PM_{10} provenant du trafic de 70% à 80% et les émissions de NO_2 de 50% à 60%. A cet égard, l'amélioration des concentrations de ces polluants observée depuis 20 ans est insuffisante, ce qui impose de mettre en œuvre des actions ambitieuses et efficaces. Il en va de la santé des habitants de la RBC* ». La Région bruxelloise s'est par ailleurs régulièrement prononcée en faveur du respect des valeurs limites recommandées par l'OMS en matière de pollution de l'air, qui sont plus ambitieuses que les normes européennes.

Notons enfin que bien que l'utilisation d'un véhicule électrique n'émet pas directement de NO_x, de CO_2 ni de COVNM, elle émet en revanche une quantité importante de particules fines (PM_{10} et $PM_{2.5}$). En effet, le poids important des batteries, et donc des

Op het vlak van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen is België gehouden, met een doel van volksgezondheid, bepaalde niveaus van verontreinigende stoffen in acht te nemen overeenkomstig de Europese richtlijnen betreffende de kwaliteit van de omgevingslucht.

Het gaat inzonderheid om richtlijn 2008/50/EG, "Zuivere lucht voor Europa" genoemd, en richtlijn 2016/2284, "NEC-richtlijn" genoemd (nationale emissieplafonds).

De eerste richtlijn legt aan de lidstaten grenswaarden op voor de bescherming van de menselijke gezondheid voor bepaalde verontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden (NOx) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$).

Krachtens de tweede richtlijn zijn de lidstaten gebonden door nationale minimale emissiereducties voor verzurende luchtverontreinigende stoffen die ze respectievelijk vanaf 2020 en vanaf 2030 dienen te bereiken.

In dit kader heeft België zich er meer bepaald toe verbonden:

- zijn emissies van $PM_{2.5}$ in vergelijking met de uitstoot in 2005 te verminderen met respectievelijk 20% en 39% tegen 2020 en 2030;

- zijn emissies van SO_2 en NH_3, COVNM in vergelijking met de uitstoot in 2005 te verminderen met respectievelijk 43% en 2%, 21% et 41% tegen 2020 en met respectievelijk 66%, 13% tegen 2030 (het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet de plafonds voor SO_2 en COVNM van 2,0 kt, 4,6 kt en 4,4 kt in acht nemen vanaf 2020.

Uit het ontwerp van het nieuwe Lucht-Klimaat-Energieplan blijkt echter dat de vervoersector de grootste emittent van NO_x is en de op één na grootste emittent van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 67% van de uitstoot van NO_x (groepeert de NO en NO_2) en 39% van de uitstoot van fijn stof komt immers van het wegvervoer. Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan van 2016 onderstreept bovendien wat volgt: "*Deze twee belangrijke polluenten tasten de luchtkwaliteit sterk aan, en om dit probleem aan te pakken werden Europese concentratienormen vastgelegd. Ondanks de maatregelen die al enkele jaren van kracht zijn, zijn extra inspanningen nodig om de Europese normen te halen. Om te voldoen aan Richtlijn 2008/50/EG betreffende de PM en de NO_2 moet het Gewest volgens het mobiliteitsplan van het BHG, i.e. het plan IRIS 2, de uitstoot van PM_{10} door het verkeer verminderen met 70% tot 80% en de uitstoot van NO_2 met 50% tot 60%. In dit opzicht volstaat de verbetering van de concentraties van deze polluenten die sinds 20 jaar kan worden waargenomen, dus niet, wat inhoudt dat krachtigere en efficiëntere acties nodig zijn. De gezondheid van de inwoners van het BHG staat op het spel.*" Het Brussels Gewest heeft zich trouwens regelmatig uitgesproken voor de naleving van de door de WGO aanbevolen grenswaarden met betrekking tot luchtvervuiling, die ambitieuzer zijn dan de Europese normen.

Tot slot valt op te merken dat hoewel het gebruik van een elektrisch voertuig geen directe aanleiding geeft tot de uitstoot van NO_x, CO_2 of COVNM, er wel sprake is van de emissie van een grote hoeveelheid fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$). Het grote

véhicules électriques eux-mêmes, induisent de plus gros frottements et une usure accrue des pneus et de la chaussée, ainsi qu'une plus grande remise en suspension des particules déposées sur le sol, comparativement à un véhicule thermique de même taille.	gewicht van de batterijen, en dus van de elektrische voertuigen zelf, leidt immers tot meer wrijving en meer slijtage van de banden en het wegdek, alsook een grotere "resuspensie" van op de grond terechtgekomen deeltjes in vergelijking met een voertuig van dezelfde grootte met verbrandingsmotor.
Ces émissions de particules fines sont également dues au freinage des véhicules, quel que soit leur type de motorisation. **Quant à la consommation d'énergie,** l'Union européenne s'est vue attribuer, dans le cadre des objectifs climat-énergie pour 2030 : i) un objectif de réduction indicatif d'au moins de 32,5% en ce qui concerne l'utilisation de l'énergie pour 2030 (par rapport à un scénario de référence 2007) et ii) un objectif contraignant d'au moins 32% en ce qui concerne la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale d'ici à 2030. Par ailleurs, ces objectifs seront prochainement réhaussés dans le cadre du paquet FitFor55 et de Repower EU.	Deze uitstoot van fijn stof wordt ook veroorzaakt door het remmen van voertuigen, ongeacht hun motortype. **Wat betreft het energieverbruik** werden aan de Europese Unie, in het kader van de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030, de volgende doelstellingen opgelegd: i) een indicatieve reductiedoelstelling van ten minste 32,5% voor het energieverbruik tegen 2030 (tegenover een referentiescenario 2007) en ii) een bindende doelstelling van ten minste 32% wat betreft het aandeel hernieuwbare energie in het eindverbruik van energie tegen 2030. Overigens zullen die doelstellingen binnenkort verhoogd worden in het kader van het FitFor55- en Repower EU-pakket.
En vertu du Plan national Energie-Climat pour la période de 2021-2030, la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à fournir les efforts suivants d'ici 2030 : i) réduire de 28,5% sa consommation d'énergie finale par rapport à 2005 et ii) Produire 1170 GWh d'énergie à partir de sources renouvelables.	Krachtens het Nationaal Energie- en Klimaatplan voor de periode 2021-2030 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe verbonden om tegen 2030 de volgende inspanningen te leveren: i) zijn eindverbruik van energie met 28,5% verminderen tegenover 2005 en ii) 1.170 GWH energie produceren uit hernieuwbare bronnen.
Or, la consommation d'énergie dans le secteur des transports (publics et privés) en Région de Bruxelles-Capitale, représente plus du cinquième des consommations bruxelloises d'énergie finale.	Het energieverbruik van de (openbare en private) vervoersector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigt echter meer dan een vijfde van het finale energieverbruik in Brussel.
Au vu de ce qui précède et en vue d'atteindre les objectifs établis aux niveaux européen, belge et bruxellois en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphérique ou encore de consommation d'énergie décrits ci-dessus, il est essentiel de continuer à agir et de renforcer l'action sur le secteur du transport routier.	Gelet op het voorgaande en om de op Europees, Belgisch en Brussels niveau vastgestelde doelstellingen inzake de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen evenals het hierboven vermelde energieverbruik te bereiken, is het van essentieel belang dat de actie in de sector van het wegvervoer wordt voortgezet en versterkt.
C'est notamment dans un souci de réduction de la congestion routière, des émissions (de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques) générées par le secteur du transport, ainsi que de la consommation d'énergie par ledit secteur, que le CoBrACE a été adopté.	Het BWLKE werd meer bepaald aangenomen met het oog op de vermindering van de verkeerscongestie, van de uitstoot (van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen) door de vervoersector en van het energieverbruik van de genoemde sector.
En effet, le CoBrACE poursuit, en vertu de son article 1.2.1., notamment les objectifs généraux et transversaux suivants : « *1° l'intégration des politiques régionales de l'air, du climat et de l'énergie* », « *2° la minimisation des besoins en énergie primaire, et spécialement, la réduction de la dépendance aux sources d'énergie non renouvelables* », et « *6° la diminution des impacts environnementaux résultant des besoins en mobilité* ».	Krachtens zijn artikel 1.2.1. streeft het BWLKE immers inzonderheid de volgende algemene en transversale doelstellingen na: "*1° een geïntegreerd gewestelijk lucht-, klimaat- en energiebeleid*", "*2° de minimalisering van de primaire energiebehoeften en vooral de vermindering van de afhankelijkheid van niet hernieuwbare energiebronnen*" en "*6° de vermindering van de impact op het milieu voortvloeiend uit de mobiliteitsbehoeften*".
En plus de poursuivre les objectifs généraux et transversaux précités, son Chapitre 3 cherche à atteindre plus précisément les objectifs suivants : i) l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dans les secteurs de la mobilité, ii) la réduction du trafic automobile et l'augmentation de son efficacité, plus particulièrement la diminution de la congestion routière aux heures de pointes et enfin iii) la restriction de l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail en limitant le nombre d'emplacements affectés aux bureaux.	Naast de voornoemde algemene en transversale doelstellingen worden in hoofdstuk 3 meer bepaald de volgende doelstellingen vastgesteld: i) verbetering van de luchtkwaliteit door de vermindering van de emissies van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen in de mobiliteitssectoren, ii) vermindering van het autoverkeer en verhoging van de efficiëntie ervan, meer bepaald de vermindering van verkeersopstoppingen tijdens de spitsuren en, tot slot, iii) beperking van het gebruik van de auto in het woon-wegverkeer door het aantal parkeerplaatsen bij kantoren

	te beperken.
Dès lors que la disposition d'un emplacement de parking gratuit à destination favorise de manière marquée l'utilisation de véhicules[1] à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes), le CoBrACE met en place, en son Chapitre 3 du Titre 3 du Livre 2 (ci-après, « Chapitre 3 du CoBrACE actuel »), des normes visant à réduire lesdits emplacements.	Daar de bepaling inzake een gratis parkeerplaats op de plaats van bestemming duidelijk bevorderlijk is voor het gebruik van twee- of vierwielige motorvoertuigen[5] (met uitzondering van fietsen en steps), stelt het BWLKE in zijn hoofdstuk 3 van Titel 3 van Boek 2 (hierna "hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE") normen vast met als doel de genoemde parkeerplaatsen te beperken.
Plus précisément, il s'agit de normes de stationnement visant à réduire le nombre de places de parking disponibles sur le lieu de travail afin de dissuader les travailleurs de prendre leurs véhicules pour effectuer les déplacements « domicile-travail » (ou réduire l'autosolisme et favoriser le co-voiturage).	Het gaat meer bepaald om parkeernormen om het aantal beschikbare parkeerplaatsen te verminderen met als doel werknemers ervan te doen afzien hun voertuigen te gebruiken voor het woon-werkverkeer (of om alleen rijden te beperken en carpooling te bevorderen).
Ces normes de stationnement sont donc, entre autres, des mesures visant à lutter contre les changements climatiques dès lors qu'elles conduisent à une réduction des émissions émises par le secteur du transport. Ainsi, le Chapitre 3 du CoBrACE contribue à poursuivre les objectifs généraux énoncés à l'article 1.2.1 susvisés.	Deze parkeernormen zijn dus onder meer maatregelen ter bestrijding van de klimaatverandering, daar ze leiden tot een vermindering van de emissies door de vervoersector. Aldus draagt hoofdstuk 3 van het BWLKE bij tot de verwezenlijking van de algemene doelstellingen zoals vastgesteld in voornoemd artikel 1.2.1.
L'exposé des motifs relatif au CoBrACE énonçait déjà ce qui suit à propos des normes de stationnement précitées : « *Le projet de Code entend dès lors réguler, au travers du permis d'environnement, le nombre d'emplacements de parcage accessoires aux bureaux et aux surfaces destinées aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériels ; à cette fin, il fixe, sous la réserve de circonstances particulières, un quota maximal de places de stationnement admissibles (…). Il impose par ailleurs le payement d'une charge environnementale pour tout emplacement de parking excédentaire. Ces nouvelles normes seront immédiatement applicables – sous réserve de dispositions transitoires – à toute nouvelle demande de certificat ou de permis d'environnement (au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement) portant sur des parkings. Le système s'appliquera par ailleurs de manière progressive aux installations existantes de manière à ne pas déjouer les prévisions légitimes des administrés. De telles mesures doivent permettre à terme de limiter puis de réduire le parc de stationnement hors voirie dans la Région* » (Projet d'Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, *Doc.parl.*, Chambre, 2012-2013, n°A-353/1, p.15)(nous soulignons).	De toelichting met betrekking tot het BWLKE bepaalde reeds wat volgt met betrekking tot voornoemde parkeernormen: "*Het ontwerp van Wetboek wil daarom via de milieuvergunning, het aantal extra parkeerplaatsen bij de kantoren en oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten of productie van immateriële goederen reguleren; tenzij er bijzondere omstandigheden aangevoerd kunnen worden, legt het daartoe een maximaal aantal toelaatbare parkeerplaatsen vast (…). Het voorziet bovendien in de betaling van een milieubelasting voor elke overtollige parkeerplaats. Deze nieuwe normen zullen onmiddellijk toepasbaar zijn – onder voorbehoud van overgangsbepalingen – op elke nieuwe aanvraag van milieucertificaat of -vergunning (in de zin van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen) die betrekking heeft op een parking. Het systeem zal bovendien geleidelijk toegepast worden op de bestaande installaties zodat de rechtmatige voorzieningen die de ingezetenen getroffen hebben, niet gedwarsboomd worden. Dergelijke maatregelen moeten het op termijn mogelijk maken om de parkeerplaatsen buiten de openbare weg in het Gewest te beperken en vervolgens te verminderen*" (Ontwerp van ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, *Parl.St.*, Kamer, 2012-2013, nr. A-353/1, p.15) (wij onderstrepen).
Comme précisé dans le commentaire des articles 2.3.51 à 2.3.63 du Chapitre 3 du CoBrACE actuel, les emplacements visés sont tous ceux consacrés aux véhicules à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes), et ce, quel que soit le type de moteur dont ils sont équipés (moteurs thermiques, électriques, hybrides, etc.).	Zoals bepaald in de commentaar bij de artikelen 2.3.51 tot 2.3.63 van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE zijn de beoogde parkeerplaatsen alle bestemd voor gemotoriseerde voertuigen, met twee tot vier wielen (met uitzondering van fietsen en steps), en dit voor ongeacht het type motor waarmee ze zijn uitgerust (thermisch, elektrisch, hybride enzovoort).
L'on vise ici en effet tous les véhicules motorisés, qu'ils soient thermiques ou non, dès lors que, comme relevé ci-avant et	Het betreft hier inderdaad alle gemotoriseerde voertuigen, al dan niet met een thermische motor, daar - zoals hierboven

[1] Dans un souci de clarté et de simplification, il faut entendre, aux fins du présent exposé des motifs, par le terme « véhicule(s) », les véhicules à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes).

[5] Voor alle duidelijkheid en ter vereenvoudiging wordt onder "voertuig(en)" verstaan twee- tot vierwielige motorvoertuigen (met uitzondering van fietsen en steps).

précisé dans le Plan National intégré Energie Climat Belge 2021-2030, *« l'idée est avant tout de réduire à moyen et long terme le nombre de véhicule individuels sur nos routes au profit de la mobilité douce, des transports en commun, du covoiturage ou encore de l'autopartage* ».

Tel qu'exposé brièvement dans le passage de l'exposé des motifs repris ci-avant, ces normes de stationnement, applicables aux nouveaux parkings et aux parkings existants:

- consistent à fixer un quota maximal de places de stationnement admissibles en fonction de i) la surface en mètres carrés de l'immeuble desservi et ii) de la zone d'accessibilité (A, B ou C) dans laquelle celui-ci est situé au sein du territoire régional. Le type de zone, A, B ou C, a été établi en fonction du degré d'accessibilité par les différents moyens de transports. En effet, il ne fait nul doute qu'un immeuble situé en zone C « moyennement desservie » aux transports en commun a des besoins en places de parking plus importants qu'un immeuble situé en zone A « très bien desservie en transports en commun ». Pour être complet, la zone B est quant à elle une zone « bien desservie en transports en commun » ;
- permettent aux titulaires de permis d'environnement autorisant des emplacements de parcage existants de maintenir les places de parking qui seraient excédentaires (non couvertes par une dérogation) en respectant le quota admis moyennant le paiement d'une charge environnementale. Le Chapitre 3 du CoBrACE actuel ne s'applique cependant pas aux parkings existants comportant uniquement un ou deux emplacements excédentaires ;
- permettent l'enrôlement de la charge environnementale précitée annuellement au nom du ou des titulaires du permis d'environnement ayant décidé de maintenir un nombre d'emplacement excédentaires supérieur ou égal à 3 et est augmentée de 10 % à chaque nouvel enrôlement. Cette charge environnementale trouve également à s'appliquer aux personnes qui ne respectent pas les dispositions de leur permis ou exploitent des emplacements sans permis.

Les normes de stationnement précitées ont pour objectif premier de réduire la capacité de places de stationnement au sein de <u>nouveaux projets immobiliers</u> (immeubles ou parties d'immeuble utilisés à des fins de bureaux, etc.) et d'inciter les titulaires de permis d'environnement autorisant des emplacements de parcage existants à :

- supprimer leurs places de parking excédentaires ;
- les reconvertir en places de stationnement desservant des logements privés, des parkings publics, etc.

Le CoBrACE peine toutefois actuellement à atteindre son objectif en ce qui concerne <u>les parkings existants</u>, tel que clarifié dans le présent exposé.
Il ressort en effet de l'état des lieux chiffré des 400 dossiers traités concernant des parkings existants (soit 50.000

gezegd en ook nader bepaald in het Belgisch Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030 - *"het idee (...) er in de eerste plaats in bestaat om het aantal personenwagens op onze wegen op middellange en lange termijn te verminderen ten gunste van de zachte mobiliteit, het openbaar vervoer, carpooling of autodelen*".

Zoals kort uiteengezet in bovenstaand fragment uit de memorie van toelichting komen deze parkeernormen, toepasselijk op nieuwe en bestaande parkings, erop neer:

- een maximaal aantal toelaatbare parkeerplaatsen te bepalen in functie van i) de oppervlakte in vierkante meter van het bediende gebouw en ii) van de bereikbaarheidszone (A, B of C) waar dit gebouw gelegen is op het gewestelijk grondgebied (het type zone, i.e. A, B of C, werd vastgesteld in functie van de bereikbaarheid met de verschillende vervoermiddelen). Het lijdt immers geen twijfel dat een gebouw in een zone C "met een matige bediening door het openbaar vervoer" meer nood heeft aan parkeerplaatsen dan een gebouw in zone A "met een zeer goede bediening door het openbaar vervoer". Volledigheidshalve is een zone B een zone "met een goede bediening door het openbaar vervoer";
- het voor de houders van een milieuvergunning die bestaande parkeerplaatsen toelaat mogelijk te maken de parkeerplaatsen te behouden die overtollig zouden zijn (niet het voorwerp van een afwijking), met naleving van het toegelaten aantal, voor zover ze een milieubelasting betalen. Hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE is echter niet van toepassing op bestaande parkings met een of twee overtollige parkeerplaatsen;
- de inkohiering mogelijk te maken van de voornoemde milieubelasting, jaarlijks, op naam van de houder(s) van de milieuvergunning die beslist heeft (hebben) het aantal overtollige parkeerplaatsen van 3 of meer te behouden; deze belasting wordt met 10% verhoogd bij elke nieuwe inkohiering. Deze milieubelasting is ook van toepassing voor personen die de bepalingen van hun vergunning niet in acht nemen of die parkeerplaatsen exploiteren zonder daarvoor over een vergunning te beschikken.

Hoewel het hoofddoel van de bovengenoemde parkeernormen erin bestaat de parkeercapaciteit bij <u>nieuwe vastgoedprojecten</u> (gebouwen of delen van gebouwen die voor kantoordoeleinden worden gebruikt enz.) te verminderen en houders van milieuvergunningen voor bestaande parkeerplaatsen aan te moedigen om

i) hun overtollige parkeerplaatsen te schrappen of
ii) ze om te zetten in parkeerplaatsen voor particuliere woningen, openbare parkeerplaatsen, enz.,

heeft het BWLKE het momenteel moeilijk om zijn doelstelling met betrekking tot <u>bestaande parkeerplaatsen</u> te bereiken, zoals in deze memorie wordt toegelicht.
Uit de cijfers van de 400 dossiers die Leefmilieu Brussel tot in september 2022, i.e. 8 jaar na de inwerkingtreding van het

emplacements de parking) par Bruxelles Environnement jusqu'en septembre 2022, soit 8 ans après l'entrée en vigueur du CoBrACE, que les titulaires de permis préfèrent conserver leurs emplacements de parcage excédentaires, quitte à payer la charge environnementale susmentionnée. In fine, des 15.000 emplacements de parking excédentaires, seuls 33% de ceux-ci ont été supprimés (pour 23% d'entre eux) ou réaffectés (pour 10% d'entre eux).	BWLKE, heeft behandeld met betrekking tot bestaande parkings (goed voor 50.000 parkeerplaatsen), blijkt immers dat de vergunninghouders hun overtollige parkeerplaatsen liever behouden, zelfs als ze daarvoor de bovenvermelde milieubelasting moeten betalen. Uiteindelijk is van de 15.000 overtollige parkeerplaatsen slechts 33% geschrapt (23% ervan) of opnieuw toegewezen (10% ervan).
En d'autres termes, 67% de ces 15.000 emplacements de parking excédentaires ont été maintenus moyennant le paiement de la charge environnementale précitée (pour 34% d'entre eux) ou l'obtention d'une dérogation (pour 33% d'entre eux).	Met andere woorden, 67% van deze 15.000 overtollige parkeerplaatsen werd behouden door de bovengenoemde milieubelasting te betalen (voor 34% ervan) of door een afwijking te verkrijgen (voor 33% ervan).
Il convient dès lors de se focaliser sur les emplacements de parking excédentaires maintenus moyennant le paiement de la charge environnementale, tout en veillant à éviter la prolifération de dérogations octroyées (lesquelles ne seront pas admises au profit de bureaux situés en dehors de l'UTG du parking).	Er is dan ook reden om te focussen op de overtollige parkeerplaatsen die worden behouden tegen betaling van de milieubelasting en er tegelijk voor te zorgen dat er niet te veel afwijkingen worden toegestaan (die niet zullen worden aanvaard voor kantoren buiten de technische en geografische eenheid van de exploitatie (TGE) van de parking).
Au vu de ce qui précède et malgré les mesures mises en place, un grand nombre d'emplacements de parcage affectés aux bureaux sont maintenus. Par conséquent, nombreux sont les travailleurs qui continuent à bénéficier d'un emplacement de stationnement gratuit sur leur lieu de travail. Or, comme précisé dans l'exposé des faits relatif au CoBrACE, « *De telles facilités n'incitent bien sûr pas les travailleurs à adopter un mode de déplacement alternatif à la voiture*» (Projet d'Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, *Doc.parl.*, Chambre, 2012-2013, n°A-353/1, p.15).	Gelet op het bovenstaande en ondanks de getroffen maatregelen wordt een groot aantal parkeerplaatsen voor kantoren behouden. Bijgevolg blijven heel wat werknemers gratis beschikken over een parkeerplaats op hun werkplek. In de memorie van toelichting betreffende het BWLKE lezen we: "*Dergelijke faciliteiten zetten de werknemers uiteraard niet aan om voor een alternatieve verplaatsingswijze te kiezen*" (Ontwerp van ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, *Parl.St.*, Kamer, 2012-2013, nr. A-353/1, p. 15).
Au vu du bilan, il peut être raisonnablement affirmé que les mesures mises en place par le Chapitre 3 du CoBrACE actuel doivent être renforcées au regard des objectifs poursuivis par ce Chapitre.	Gelet op de balans kan redelijkerwijs worden gesteld dat de maatregelen van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE moeten worden aangescherpt ten aanzien van de doelstellingen van dit hoofdstuk.
Dans sa déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission Communautaire Commune pour la législature 2019-2024, le Gouvernement s'exprime comme suit à propos des enjeux environnementaux : « *Plus largement, les défis imposés par l'urgence climatique exigent des autorités politiques des réponses concrètes et collectives. Compte tenu des enjeux environnementaux et de santé publique auxquels nous sommes confrontés, les attentes sont légitimement importantes. Des mesures solidaires et des changements radicaux, qui s'inscrivent dans une réflexion à long terme, sont indispensables dans tous les secteurs et dans chaque domaine de compétence régional.*	In de gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie voor de regeerperiode 2019-2024 drukt de regering zich als volgt uit met betrekking tot de milieu-uitdagingen: "*De urgentie van de klimaatcrisis verplicht het politieke bestuur om concreet en collectief actie te ondernemen. De verwachtingen voor het milieu en de volksgezondheid zijn vandaag terecht hooggespannen. Voor alle sectoren en in alle bevoegdheidsdomeinen van het Gewest dringen zich solidaire maatregelen en ingrijpende veranderingen op, ingebed in een langetermijnvisie.*
De ce point de vue, les politiques environnementales, si elles sont nécessaires, ne sont plus, à elles seules, suffisantes » (Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune – Législature 2019-2024, p.2).	*Een milieubeleid is in dat opzicht noodzakelijk, maar niet langer voldoende op zich"* (Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie – Regeerperiode 2019-2024, p. 2).
La déclaration précise que le Gouvernement « *entend répondre de façon ambitieuse aux objectifs européens et aux*	In de verklaring staat ook nog: "*De Regering wil met veel ambitie tegemoetkomen aan de Europese doelstellingen en aan*

engagements pris lors de l'Accord de Paris, en portant une politique climatique juste et proactive.	*de verbintenissen van het Akkoord van Parijs door een rechtvaardig en proactief klimaatbeleid te voeren.*
Il développera, à cet effet, une approche systémique, structurelle et structurante. L'ensemble des leviers régionaux seront mobilisés pour établir une nouvelle gouvernance climatique et faire de ces enjeux et ceux liés à la biodiversité un traceur des décisions régionales.	*Ze ontwikkelt daarvoor een systemische, structurele en structurerende aanpak. Het Gewest zal alle beschikbare hefbomen benutten om een nieuw klimaatbeleid uit te stippelen en in al zijn beslissingen rekening houden met de uitdagingen op het vlak van klimaat en biodiversiteit.*
La Région se dotera d'une stratégie à long terme basée sur des objectifs contraignants et un cadre d'évaluation encadré par une « Ordonnance bruxelloise pour le Climat », afin que Bruxelles s'engage comme une Région « bas carbone ». Ceci impliquera de renforcer les engagements intermédiaires et les mesures actuellement inscrits dans la contribution bruxelloise au Plan national énergie-climat (PNEC), pour atteindre, dès 2030, au minimum 40% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005 et contribuer autant que possible à la rehausse des objectifs de l'Union européenne à cette échéance.	*Het Gewest werkt een langetermijnstrategie uit met bindende doelstellingen en voert een evaluatiekader in op basis van een "Brusselse ordonnantie voor het klimaat". Daarmee engageert Brussel zich als "koolstofarm" Gewest. Dit houdt in dat we de tussentijdse verbintenissen en de huidige maatregelen die opgenomen zijn in de Brusselse bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) versterken om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met minstens 40% te verminderen ten opzichte van 2005 en tegen die tijd zoveel mogelijk bij te dragen aan een verhoging van de doelstellingen van de Europese Unie.*
Compte tenu des défis et des opportunités que représentent de tels efforts dans une zone aussi dense et urbanisée, le Gouvernement s'engage à approcher l'objectif européen de neutralité carbone à l'horizon 2050.	*Rekening houdend met de uitdagingen en kansen die in een sterk verdicht en verstedelijkt gebied met dergelijke inspanningen gepaard gaan, verbindt de Regering zich ertoe de Europese doelstelling voor koolstofneutraliteit te benaderen tegen 2050.*
Par ailleurs, afin de réduire notre empreinte carbone réelle, un cadre de réduction des émissions indirectes sera intégré à la politique climatique régionale. Ceci permettra d'assurer une cohérence dans la lutte contre le changement climatique, de même que de se montrer solidaire des autres régions et territoires dont nous dépendons. Le Gouvernement s'inscrira dans un objectif comparable à celui des émissions directes à l'horizon 2050. (…) » (nous soulignons) (Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune – Législature 2019-2024, p.3).	*Om onze reële koolstofvoetafdruk te verminderen, zal het gewestelijk klimaatbeleid ook een onderdeel bevatten over de beperking van de onrechtstreekse uitstoot. Zo willen we zorgen voor samenhang in de strijd tegen de klimaatverandering. Ook stellen we ons op die manier solidair op tegenover de andere gewesten. De Regering streeft een doelstelling na die vergelijkbaar is met die voor de rechtstreekse uitstoot tegen 2050. (…)*" (wij benadrukken) (Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie – Regeerperiode 2019-2024, p. 3).
Entretemps l'Ordonnance Climat a été adoptée (Ordonnance du 17 juin 2021 modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ainsi que l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, *M.B.*, 25 juin 2021) : elle prévoit un principe global d'innocuité (« do no significant harm »), selon lequel aucune mesure prise par les pouvoirs publics régionaux ne peut porter atteinte aux objectifs climatiques à moyen et long terme visés aux articles 1.2.2. et 1.2.3. du CoBrACE. Pour rappel, selon l'article 1.2.2., la Région de Bruxelles-Capitale doit atteindre la neutralité carbone en 2050, en réduisant les émissions régionales directes de minimum 40% en 2030, 67% en 2040 et 90% en 2050 par rapport à 2005. En ce qui concerne les émissions indirectes, le Gouvernement se chargera, conformément à l'article 1.2.3. du CoBrACE d'établir la politique régionale de réduction des émissions indirectes en vue d'atteindre une trajectoire comparable à celle des émissions directes à l'horizon 2050. *Cet engagement a été réhaussé à 47% suite à l'élaboration du nouveau plan Air Climat Energie.*	Inmiddels is de Klimaatordonnantie aangenomen (ordonnantie van 17 juni 2021 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing alsook van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, *B.S.*, 25 juni 2021): ze voorziet in een globaal veiligheidsbeginsel ("do no significant harm"), dat bepaalt dat de gewestelijke autoriteiten geen enkele maatregel mogen nemen die de klimaatdoelstellingen op middellange en lange termijn zoals bedoeld in de artikelen 1.2.2. en 1.2.3. van het BWLKE kunnen schaden. We herhalen dat artikel 1.2.2. bepaalt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2050 een koolstofneutraliteit moet bereiken door de directe gewestelijke emissies ten opzichte van 2005 met minstens 40% te verminderen in 2030, met 67% in 2040 en met 90% in 2050. Wat betreft de indirecte emissies zal de Regering overeenkomstig artikel 1.2.3. van het BWLKE instaan voor het vastleggen van het gewestelijk beleid ter vermindering van de indirecte emissies, om tegen 2050 een traject te bereiken dat vergelijkbaar is met dat van de directe emissies. *Die verbintenis werd verhoogd tot 47% naar aanleiding van de opstelling van het nieuwe Lucht-Klimaat-Energieplan.*
En ce qui concerne plus précisément sa politique de mobilité –	Meer bepaald met betrekking tot haar mobiliteits- en

stationnement, le Gouvernement affirme dans sa déclaration de politique générale commune que : « *La réduction du nombre d'emplacements de stationnement pour les immeubles de bureaux est une politique efficace de diminution de l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail. Pour renforcer l'efficacité des mesures existantes dans une optique de transfert modal, le Gouvernement reverra à la hausse, en fonction de la situation dans les quartiers, la charge environnementale perçue pour les emplacements de stationnement excédentaires non transformés, non supprimés ou non mutualisés au bénéfice des riverains. La notion d'emplacements de stationnement sera étendue à ceux pris en location par des entreprises dans des parkings publics* » (Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune – Législature 2019-2024, p.82)(nous soulignons).	parkeerbeleid verklaart de regering in haar gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring wat volgt: "*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor kantoorgebouwen is een doeltreffend beleid om het autogebruik voor woon-werkverkeer te verminderen. Om de doeltreffendheid van de bestaande maatregelen met het oog op de modal shift te vergroten, zal de regering, afhankelijk van de situatie in de wijken, de milieubelasting verhogen die geïnd wordt voor overtollige parkeerplaatsen die niet getransformeerd, verwijderd of gedeeld worden ten behoeve van de bewoners. Het begrip parkeerplaatsen zal worden uitgebreid tot de parkeerplaatsen die gehuurd worden door bedrijven in openbare parkeergarages*" (wij benadrukken) (Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie – Regeerperiode 2019-2024, p. 82).
L'avant-projet d'ordonnance vise à répondre aux volontés politiques exprimées dans la déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission Communautaire Commune précité et plus particulièrement à renforcer l'efficacité des mesures existantes dans le Chapitre 3 du CoBrACE tout en respectant les principes de « la liberté d'entreprendre » et de « proportionnalité ».	De voorontwerp van ordonnantie heeft als doel een antwoord te bieden op de politieke intenties zoals die zijn geformuleerd in voornoemde Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie en inzonderheid de doeltreffendheid te versterken van de bestaande maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 van het BWLKE, met inachtneming van de beginselen van "vrijheid van ondernemerschap" en "evenredigheid".
Notons enfin que les conséquences des mesures pré-décrites ne sont pas exclusivement environnementales mais aussi économiques et sociales. En effet, la réduction du nombre de places de stationnement disponibles aura pour conséquence de réduire la congestion automobile aux heures de pointe et donc également de fluidifier la circulation routière. De ce fait, ces mesures auront un impact positif sur le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qu'elles faciliteront la circulation de ceux qui en ont vraiment besoin, comme les ambulanciers, les PME, les entrepreneurs de la construction, les livreurs, etc… Cette décongestion du trafic permettra, en outre, d'améliorer la vitesse commerciale des moyens de transports en commun (la vitesse commerciale d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne utile à l'usager) et de renforcer la mutualisation (*Voy. infra* Titre 6) et la reconversion des emplacements de stationnement dits « excédentaires » au sens de l'avant-projet d'ordonnance.	Tot slot valt op te merken dat de hierboven genoemde maatregelen niet alleen betrekking hebben op het milieu maar eveneens op economische en sociale aspecten. De vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen zal immers tot gevolg hebben dat verkeersopstoppingen tijdens de spitsuren in omvang afnemen en dat het wegverkeer dus vlotter verloopt. Daardoor zullen deze maatregelen een positieve impact hebben op de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omdat ze het verkeer vergemakkelijken voor wie daar echt nood aan heeft, zoals ambulanciers, kmo's, aannemers in de bouwsector, pakjesbezorgers enzovoort. Deze ontlasting van het verkeer zal het bovendien mogelijk maken de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verbeteren (de commerciële snelheid van een openbaarvervoermiddel is de gemiddelde snelheid ervan die nuttig is voor de gebruiker) alsook het gedeeld gebruik (*zie infra* Titel 6) en de omzetting van zogenaamde "overtollige" parkeerplaatsen in de zin van de voorontwerp van ordonnantie te versterken.
2. <u>Ecueils des mesures actuelles en matière de stationnement et objectifs d'amélioration</u>	**2. <u>Valkuilen van de huidige parkeermaatregelen en doelstellingen voor verbetering</u>**
Comme évoqué dans les « Observations générales », la mise en œuvre des mesures prévues par le Chapitre 3 du CoBrACE a connu, depuis son entrée en vigueur en 2014, certains problèmes pratiques et écueils juridiques, voire ne s'est pas avérée assez efficace au regard des objectifs poursuivis. Ces problèmes peuvent se résumer de la manière suivante :	Zoals gezegd in de "Algemene opmerkingen" heeft de uitvoering van de bij hoofdstuk 3 van het BWLKE voorziene maatregelen sinds de inwerkingtreding ervan in 2014 te kampen gehad met een aantal praktische problemen en juridische valkuilen, of zelfs niet doeltreffend genoeg gebleken is ten aanzien van de nagestreefde doelstellingen. We kunnen deze problemen als volgt samenvatten:
- Alors que l'imposition de la charge environnementale précitée avait pour but d'inciter les titulaires de permis d'environnement autorisant des emplacements de parcage existants à supprimer	- Hoewel het opleggen van de bovengenoemde milieubelasting bedoeld was om houders van milieuvergunningen voor bestaande parkeerplaatsen

définitivement leurs emplacements de parcage excédentaires ou à les réaffecter définitivement à des fonctions exemptées, force est de constater qu'à ce jour, les titulaires de permis précités préfèrent généralement conserver leurs emplacements de parkings excédentaires, quitte à payer la charge environnementale susmentionnée (Voy. Titre 1ci-avant) ;

- Au surplus, de nombreux titulaires de permis d'environnement autorisant des emplacements de parcage existants ne collaborent pas efficacement avec Bruxelles Environnement lors de la constitution des dossiers de demande de permis censés clarifier l'affectation précise des emplacements de parkings considérés et/ou contestent les décisions prises sur les demandes de permis d'environnement ou les avertissements-extraits de rôle en arguant notamment que i) certaines définitions reprises dans le CoBrACE sont inadéquates ou imprécises, ii) l'évolution de la charge environnementale après 15 ans ne serait pas claire, iii) le parking dit « public » ne serait pas suffisamment encadré, iv) il revient à Bruxelles Environnement de démontrer que le parking visé par le permis d'environnement comporte des emplacements excédentaires et/ ou n'est pas un parking public et/ ou dessert un bureau et/ ou que le dossier n'est pas complet, etc., alors que, de leur côté, ils se retranchent notamment derrière le secret des affaires ou la protection de données privées (RGPD) ;
- les dispositions contenues dans le Chapitre 3 du CoBrACE ne prévoient pas la possibilité, pour le titulaire du permis d'environnement d'un parking, de mettre en commun des places de parking entre plusieurs sites qui ne font pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation (UTG).
  L'exemple suivant illustre les propos précités : L'immeuble A dispose de parkings mais pas de bureaux. A l'inverse, l'immeuble B dispose de bureaux mais pas de parkings. Les emplacements de parkings de l'immeuble A pourraient donc être mis à disposition de l'immeuble B. Or, le Chapitre 3 du CoBrACE, tel que rédigé actuellement, ne permet pas à l'immeuble A de justifier ses emplacements de parking sur la base des superficies de bureaux de l'immeuble B, à moins que les deux immeubles précités fassent l'objet d'un seul et même permis d'environnement ou qu'à tout le moins l'exploitant de l'immeuble de bureaux soit également exploitant de l'immeuble de parking.

Le Gouvernement constate dès lors que les mesures contenues dans le Chapitre 3 du CoBrACE:

- manquent d'efficacité au regard des parkings existants ;
- créent une certaine insécurité juridique auprès des titulaires de permis visés par ces mesures ;
- ne facilitent pas la mutualisation des places de parking entre plusieurs sites.

En vue de résoudre ces écueils juridiques et difficultés

ertoe aan te zetten hun overtollige parkeerplaatsen definitief te schrappen of definitief te herbestemmen voor vrijgestelde functies, kunnen we niet anders dan vaststellen dat die vergunninghouders er tot op heden over het algemeen de voorkeur aan geven hun overtollige parkeerplaatsen te behouden, zelfs indien ze daarvoor de bovengenoemde milieubelasting moeten betalen (zie punt 1. supra);

- Bovendien werken vele houders van milieuvergunningen voor bestaande parkeerplaatsen niet doeltreffend samen met Leefmilieu Brussel bij de samenstelling van de dossiers van vergunningsaanvraag die het precieze gebruik van de betrokken parkeerplaatsen moeten verduidelijken en/of betwisten zij de beslissingen over de aanvragen van milieuvergunningen of de belastingaanslagen; daarbij voeren ze meer bepaald aan dat i) bepaalde definities in het BWLKE ongepast of onnauwkeurig zijn, ii) de evolutie van de milieubelasting na 15 jaar niet duidelijk zou zijn, iii) het kader voor de zogenaamde "openbare" parking onvoldoende duidelijk zou zijn, iv) of dat Leefmilieu Brussel moet aantonen dat de parking die het voorwerp uitmaakt van de milieuvergunning overtollige plaatsen heeft en/of geen openbare parking is en/of een kantoor bedient en/of dat het dossier niet volledig is enzovoort, terwijl zij zich van hun kant verschuilen achter het bedrijfsgeheim of de bescherming van privégegevens (AVG);

- de bepalingen in hoofdstuk 3 van het BWLKE voorzien niet in de mogelijkheid voor de houder van een milieuvergunning voor een parking om parkeerplaatsen gemeenschappelijk te maken tussen verschillende sites die niet tot dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid behoren (TGE).
  Onderstaand voorbeeld dient ter illustratie van wat hierboven is gezegd: Gebouw A beschikt over parkings maar niet over kantoren. Omgekeerd beschikt gebouw B over kantoren maar niet over parkings. De parkeerplaatsen van gebouw A zouden dus ter beschikking van gebouw B kunnen worden gesteld. Op grond van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE kan gebouw A zijn parkeerplaatsen echter niet rechtvaardigen op basis van de kantooroppervlakte van gebouw B, tenzij voor beide voornoemde gebouwen een enkele milieuvergunning is afgegeven of wanneer de exploitant van het kantoorgebouw ook diegene is van het parkeergebouw.

De regering stelt dus vast dat de maatregelen in hoofdstuk 3 van het BWLKE:

- onvoldoende doeltreffend zijn voor bestaande parkings;
- aanleiding geven tot een zekere rechtsonzekerheid voor de vergunninghouders die het voorwerp uitmaken van deze maatregelen;
- niet bevorderlijk zijn voor het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere sites.

Om deze juridische valkuilen en moeilijkheden bij de uitvoering

rencontrées dans la mise en œuvre des mesures contenues dans le Chapitre 3 du CoBrACE, les objectifs spécifiques suivants ont été poursuivis dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet d'ordonnance :

- Clarification des parkings soumis au CoBrACE et charge de la preuve (inversée) ;
- Clarification des parkings exemptés ;
- Définition de « parking public » propre au CoBrACE ;
- Mutualisation des parkings ;
- Lissage, rationalisation et harmonisation des charges environnementales ;
- Poursuite et répression des infractions ;
- Clarification de l'objectif du Chapitre 3 du CoBrACE ;
- Mise à jour de la carte d'accessibilité (pour ce point-ci, il convient de se référer au commentaire de l'article 7).

Ces objectifs spécifiques sont explicités ci-après.

3. <u>Clarification des parkings soumis au CoBrACE et du fait générateur de la taxe – charge de la preuve</u>

Le CoBrACE a pour vocation de fixer le nombre maximum d'emplacements que peuvent comporter les parkings qui, *de facto*, desservent des bureaux (ou d'autres activités non exemptées). Il est essentiel que les exploitants comprennent clairement à la lecture du code dans quels cas leurs demandes de permis d'environnement pour un parking seront soumises à ces normes, quel régime s'appliquera à leur dossiers et de quelle manière leurs emplacements peuvent être affectés à certaines fonctions ou à certains immeubles (le cas échéant sur un autre site) de manière optimale, dans le respect bien sûr des objectifs essentiels poursuivis par ce code.

Le CoBrACE doit dès lors être rédigé de manière à ce qu'un parking ne puisse pas échapper à l'application des seuils lorsque, dans les faits, il est utilisé par le personnel de bureaux pour leurs déplacements domicile-travail. Les objectifs du CoBrACE seraient ainsi contournés et gravement compromis.

Or, force est de constater que la rédaction actuelle du CoBrACE ne permet pas toujours d'atteindre cet objectif dans des conditions optimales. Du fait de l'imprécision de certains termes, il arrive que des dossiers de demande de permis soient lacunaires. Certains exploitants estiment qu'il appartient à l'administration de prouver que leurs parkings desservent des bureaux ou en constituent l'accessoire, et se retranchent derrière la confidentialité des données d'utilisation pour refuser de transmettre les informations nécessaires à l'instruction du dossier.

D'autres qualifient leurs installations de « parkings publics » pour être exemptés des normes alors que ces parkings sont clairement utilisés par des travailleurs se rendant sur leur lieu de travail. L'administration ne dispose pas toujours de moyens pour lutter efficacement contre ces situations de contournement de l'esprit de la loi et d'insécurité juridique.

L'avant-projet d'ordonnance clarifie les choses à ce sujet. Soulignons cependant que ce dernier n'a pas pour objet de

van de maatregelen van hoofdstuk 3 van het BWLKE op te lossen, zijn bij de opmaak van de voorontwerp van ordonnantie de volgende specifieke doelstellingen vastgesteld:

- Verduidelijking wat betreft de parkings die onderworpen zijn aan de bepalingen van het BWLKE en (omgekeerde) bewijslast;
- Verduidelijking wat betreft de vrijgestelde parkings;
- Definitie van "openbare parking" eigen aan het BWLKE;
- Gedeeld gebruik van parkings;
- Afvlakking, rationalisatie en harmonisatie van de milieubelastingen;
- Vervolging en beteugeling van inbreuken;
- Verduidelijking van het doel van hoofdstuk 3 van het BWLKE;
- Actualisering van de bereikbaarheidskaart (voor dit punt verwijzen we naar de commentaar bij artikel 7).

Deze specifieke doelstellingen worden hieronder toegelicht.

3. <u>Verduidelijking wat betreft de parkings die onderworpen zijn aan de bepalingen van het BWLKE en het aanleidinggevend feit van de belasting - bewijslast</u>

Het BWLKE heeft als doel het maximaal aantal parkeerplaatsen vast te stellen voor parkings die, *de facto*, kantoren (of andere niet-vrijgestelde activiteiten) bedienen. Het is van essentieel belang dat de exploitanten uit het wetboek duidelijk kunnen opmaken in welke gevallen hun aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning voor een parking aan die normen onderworpen zullen zijn, welke regeling op hun dossiers van toepassing zal zijn en hoe hun parkeerplaatsen zo goed mogelijk voor bepaalde functies of gebouwen (eventueel op een andere site) kunnen worden bestemd, uiteraard met inachtneming van de essentiële doelstellingen van dit wetboek.

Het BWLKE moet dus op zodanige wijze worden geformuleerd dat een parking nooit kan ontsnappen aan de toepassing van deze drempels wanneer de parking feitelijk wordt gebruikt door medewerkers van kantoren in het kader van hun woon-werkverkeer.. Op die manier zouden de doelstellingen van het BWLKE immers worden omzeild en ernstig in het gedrang worden gebracht.

We kunnen echter niet anders dan vaststellen dat de huidige formulering van het BWLKE het niet altijd mogelijk maakt dit doel onder optimale voorwaarden te bereiken. Door de vaagheid van bepaalde termen gebeurt het dat sommige dossiers van vergunningsaanvraag onvolledig zijn. Sommige exploitanten menen dat het de taak van de administratie is om te bewijzen dat hun parkings kantoren bedienen of bij die kantoren horen en verschuilen zich achter de vertrouwelijkheid van de gebruiksgegevens om te weigeren de informatie te verstrekken die nodig is om het dossier te onderzoeken.

Anderen kwalificeren hun installaties als "openbare parkings" om te worden vrijgesteld van de normen, terwijl ze duidelijk worden gebruikt door werknemers die naar het werk komen. De administratie beschikt echter niet altijd over de middelen om het omzeilen van de wet en rechtsonzekerheid te bestrijden.

In dit verband zorgt de voorontwerp van ordonnantie voor de nodige duidelijkheid. We benadrukken echter dat die niet tot

soumettre au mécanisme du CoBrACE l'ensemble des parkings situés en Région de Bruxelles-Capitale ni d'ailleurs de supprimer ou de réduire les fonctions exemptées. Bien au contraire, l'avant-projet d'ordonnance confirme les fonctions exemptées voire même les étend, ou du moins les clarifie. De même, tous les parkings peuvent bénéficier de dérogations (au profit de besoins localisés dans l'établissement du parking), et tous les parkings peuvent bénéficier d'une mutualisation avec d'autres sites qui ne font pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation (situés à distance raisonnable).Toutefois, l'avant-projet d'ordonnance vise à renforcer l'efficacité des mesures existantes du Chapitre 3 du CoBrACE actuel en précisant clairement que le demandeur veillera, sous sa responsabilité et dans son propre intérêt, à transmettre un dossier complet (et pièces justificatives à l'appui) à l'autorité compétente tel que prouvant que ses emplacements de parcage peuvent bénéficier i) des seuils prévus à l'article 2.3.54, §1er ou le cas échant i) d'une des exemptions prévues à l'article 2.3.52,§2 nouveau, ii) d'une dérogation ou encore iii) d'une mutualisation avec d'autres sites qui ne font pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation. Ce n'est que lorsque le demandeur reste en défaut de justifier les exemptions, le respect des seuils précités, etc. – ce qui devrait rester très exceptionnel – que la totalité de ses emplacements de parcage seront soumis aux normes du Chapitre 3 du CoBrACE et s'il y a lieu à la charge environnementale. L'exploitant a tout en main pour optimiser son parking dans les limites fixées par le code.

Il appartient dès lors à l'exploitant (et non plus à l'autorité compétente elle-même), sur qui pèse la charge de la preuve, de démontrer la nature exacte de ses installations afin de déclencher l'application automatique des régimes correspondants prévus par le Chapitre 3 du CoBrACE, à savoir ;

- soit le bénéfice d'une exemption (article 2.3.52, §2, alinéa 2 nouveau) ;
- soit l'application des seuils lorsqu'il est établi que le parking dessert des immeubles ou parties d'immeubles de bureaux (article 2.3.54, §1er nouveau) qu'ils soient situés ou non au sein de la même unité technique et géographique d'exploitation (article 2.3.54*bis* nouveau) (*Voy. infra* Titre 6) ;
- soit le constat que l'ensemble des emplacements sont inadmissibles et/ou excédentaires si le dossier de l'exploitant ne permet pas de bénéficier des deux premiers régimes (article 2.3.54, §5 nouveau).

Sans préjudice, bien sûr, de l'exercice complémentaire par l'autorité compétente de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire classique sur la demande de permis d'environnement.

L'article 2.3.52, §2 nouveau reprend les mêmes exemptions que celles contenues à l'article 2.3.52, §3 ancien. Seules certaines clarifications ont été apportées. Les emplacements de parcage exemptés des normes du CoBrACE sont ceux qui sont exclusivement affectés :

i) à des fonctions de logements ;
ii) à des fonctions de parking public de desserte ;

doel heeft alle parkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te onderwerpen aan de normen van het BWLKE of de vrijgestelde functies te schrappen of te beperken. Integendeel, de voorontwerp van ordonnantie bevestigt de vrijgestelde functies (of breidt ze zelfs uit) en verduidelijkt ze op zijn minst. Evenzo kunnen alle parkings afwijkingen genieten (ten voordele van de voorzieningen die zich in de parking bevinden) en kunnen alle parkings het voorwerp zijn van gedeeld gebruik met andere sites die geen deel uitmaken van dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid en die op redelijke afstand zijn gelegen. De voorontwerp van ordonnantie wil de doeltreffendheid van de bestaande maatregelen van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE verbeteren door duidelijk te maken dat de aanvrager, op zijn verantwoordelijkheid en in zijn eigen belang, een volledig dossier met bewijsstukken moet indienen bij de bevoegde overheid, om aan te tonen dat op zijn parkeerplaatsen (i) de drempels vastgelegd in artikel 2.3.54, § 1 van toepassing zijn of desgevallend het voorwerp uitmaken i) een van de vrijstellingen vastgelegd in het nieuwe artikel 2.3.52, § 2, ii) een afwijking of iii) een gedeeld gebruik met andere sites die geen deel uitmaken van dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid. Het is pas als de aanvrager de vrijstellingen, de naleving van voormelde drempels, enz. niet kan motiveren - wat zeer uitzonderlijk zou moeten blijven - dat al zijn parkeerplaatsen onderworpen zullen worden aan de normen van hoofdstuk 3 van het BWLKE en, desgevallend, aan de milieubelasting. De exploitant heeft alles in handen om zijn parking te optimaliseren binnen de door het wetboek vastgestelde grenzen.

Bijgevolg is het de taak van de exploitant (en niet aan de bevoegde autoriteit zelf), op wie de bewijslast rust, om de exacte aard van zijn installaties aan te tonen teneinde de automatische toepassing in gang te zetten van de overeenstemmende regelingen zoals bedoeld in hoofdstuk 3 van het BWLKE, i.e.;

- ofwel de gunst van een afwijking (nieuw artikel 2.3.52, §2, lid 2)
- ofwel de toepassing van de drempels wanneer bewezen is dat de parking (delen van) kantoorgebouwen bedient (nieuw artikel 2.3.54, §1), ongeacht of ze gelegen zijn binnen dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid (nieuw artikel 2.3.54*bis*) (*zie infra* Titel 6)
- ofwel de vaststelling dat alle parkeerplaatsen ontoelaatbaar en/of overtollig zijn indien het dossier van de exploitant niet toelaat een van de eerste twee regelingen te genieten (nieuw artikel 2.3.54, §5).

Onverminderd, natuurlijk, de bijkomende uitoefening door de bevoegde overheidsinstantie van haar klassieke discretionaire beoordelingsbevoegdheid wat betreft de aanvraag van milieuvergunning.

Het nieuwe artikel 2.3.52, § 2, voorziet in dezelfde vrijstellingen als het oude artikel 2.3.52, § 3. Er zijn alleen maar enkele verduidelijkingen aangebracht. De parkeerplaatsen die vrijgesteld zijn van de normen van het BWLKE, zijn die welke exclusief zijn bestemd:

i) voor woonfuncties;
ii) voor openbare bedieningsparkings;
iii) voor ambachts-, nijverheids-, logistieke,

iii) aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux établissements hôteliers[2] ;
iv) aux services de taxis[3] ou aux services de véhicules moteur partagés[4]
v) à plusieurs de ces fonctions.

La sécurité juridique du mécanisme de limitation des emplacements de parcage s'en trouve donc renforcée, même si chaque situation est examinée avec soin par l'autorité délivrante (ex : exemptions applicables et/ou possibilités de dérogations motivées).

Le demandeur veillera par conséquent, sous sa responsabilité et dans son propre intérêt, à transmettre un dossier complet à l'autorité compétente, comportant toutes les données requises par le code (article 2.3.52, §2, alinéa 3 et §3 nouveau), et prouvant le cas échéant que tout ou partie du parking peut bénéficier d'une exemption au sens de l'article 2.3.52, §2, ou qu'il dessert à tout le moins un immeuble de bureaux dans les limites des seuils instaurés par l'article 2.3.54, §1er nouveau.
Enfin, l'avant-projet d'ordonnance précise la composition du dossier et les pouvoirs d'instruction de Bruxelles Environnement (article 2.3.52, §2, alinéa 3 et §3 nouveau).

4. <u>Clarification du régime applicable en fonction du dossier présenté</u>

Comme c'est déjà le cas dans le Chapitre 3 CoBrACE, l'exploitant sollicitant un permis d'environnement, une prolongation de permis ou un renouvellement de permis pour une installation de parking est tenu de prouver, par le biais d'un dossier et de pièces justificatives, la situation de son parking au regard des catégories prévues par le CoBrACE, sous peine de voir i) sa demande de permis d'environnement refusée s'il s'agit d'un nouveau parking ou ii) tous ses emplacements de parking qualifiés d'excédentaires s'il s'agit d'une demande de prolongation ou de renouvellement de permis d'environnement.

L'avant-projet d'ordonnance vise toutefois à clarifier, directement dans le CoBrACE, le régime juridique applicable à chaque emplacement de parcage en fonction des choix opérés par l'exploitant, et en fonction de la façon dont il a décidé de constituer son dossier, ce qui permet de responsabiliser ce dernier et d'écarter toute discussion/ contestation à ce sujet.

opslagactiviteiten of voor activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, voor handelszaken, voor groothandel, voor grote speciaalzaken, voor voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst en voor hotelinrichtingen[6]
iv) voor taxidiensten[7] of voor diensten van deelauto's[8]
v) v) voor meerdere van deze functies.

Dit verhoogt de rechtszekerheid van het mechanisme ter beperking van het aantal parkeerplaatsen, ook al wordt elke situatie door de vergunninggevende instantie zorgvuldig onderzocht (bv. toepasselijke vrijstellingen en/of mogelijkheden voor gemotiveerde afwijkingen).

Bijgevolg moet de aanvrager erover waken dat hij, op eigen verantwoordelijkheid en in zijn eigen belang, een volledig dossier indient bij de bevoegde overheidsinstantie, met daarin alle door het wetboek vereiste gegevens (nieuw artikel 2.3.52, §2, lid 3, en §3) en waarbij desgevallend wordt aangetoond dat de parking volledig of gedeeltelijk een vrijstelling kan genieten in de zin van artikel 2.3.52, §2, of ten minste een kantoorgebouw bedient binnen de grenzen van de drempels zoals ingevoerd door het nieuwe artikel 2.3.54, §1.
Tot slot beschrijft de voorontwerp van ordonnantie de samenstelling van het dossier en de onderzoeksbevoegdheden van Leefmilieu Brussel (nieuw artikel 2.3.52, §2, lid 3, en §3).

4. <u>Toelichting bij de regeling die van toepassing is in functie van het ingediende dossier</u>

Zoals reeds het geval is in hoofdstuk 3 van het BWLKE de exploitant die een milieuvergunning, een verlenging van vergunning of een vernieuwing van vergunning voor een parking aanvraagt, door middel van een dossier en bewijsstukken het bewijs leveren van de situatie van zijn parking ten aanzien van de categorieën waarin het BWLKE voorziet, op straffe van i) afwijzing van zijn aanvraag van milieuvergunning indien het een nieuwe parking betreft, of ii) de kwalificatie van al zijn parkeerplaatsen als overtollige plaatsen indien het een aanvraag voor verlenging of vernieuwing van een milieuvergunning betreft.

De voorontwerp van ordonnantie beoogt echter, rechtstreeks in het BWLKE, de wettelijke regeling te verduidelijken die van toepassing is op elke parkeerplaats naargelang de door de exploitant gemaakte keuzes en naargelang de wijze waarop hij heeft beslist zijn dossier samen te stellen, waardoor de exploitant verantwoordelijk kan worden gesteld en elke discussie/betwisting hierover kan worden vermeden.

[2] Les notions énumérées au i), ii) et iii) s'entendent du Plan Régional d'Affectation du Sol, à l'exception de la notion d'équipement d'intérêt collectif et de service public définie à l'article 2.3.51, 11° nouveau du projet d'ordonnance.
[3] Cette notion est définie par l'article 2, 1° de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis.
[4] ces notions sont définies par l'article 1er, 4° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.
[6] De begrippen met de nummers i), ii) en iii) hebben de betekenis zoals bepaald in het Gewestelijk Bestemmingsplan, met uitzondering van het begrip voorziening van collectief belang of van openbare diensten zoals gedefinieerd in het nieuwe artikel 2.3.51, 11°, van de ontwerpordonnantie.
[7] Dit begrip wordt gedefinieerd in artikel 2, 1° van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende de taxidiensten.[8] deze begrippen worden gedefinieerd in artikel 1, 4°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen.
[8] deze begrippen worden gedefinieerd in artikel 1, 4°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen.

Les possibilités offertes à l'exploitant sont explicitement déterminées, de même que leur régime juridique. Ces possibilités peuvent se résumer comme suit : - Soit l'exploitant démontre, à l'appui de son dossier et pièces justificatives, que son parking dessert une fonction exemptée au sens de l'article 2.3.52, § 2 du CoBrACE, tel qu'adapté (ex : parkings d'hôpitaux ou de « grandes surfaces », parkings affectés à des logements,…). Dans ce cas le Chapitre 3 du CoBrACE ne lui sera pas appliqué ; - Soit l'exploitant démontre, à l'appui de son dossier et pièces justificatives, que son parking dessert un immeuble dont la fonction n'est pas exemptée (la fonction de « bureau », par exemple). Dans ce cas les seuils des zones A, B ou C visés à l'article 2.3.54, §1er du CoBrACE lui seront appliqués ; - Soit, l'exploitant ne démontre, à l'appui de son dossier et pièces justificatives, ni que son parking dessert une fonction exemptée, ni que son parking dessert un immeuble déterminé. Dans ce cas, s'il s'agit d'un nouveau parking, les emplacements de parking seront tout simplement refusés. S'il s'agit d'un parking existant, ces emplacements seront considérés comme excédentaires au sens de l'article 2.3.54, §5 et donc soumis à la charge environnementale prévue à l'article 2.3.56*ter*, §1er. Sur ce dernier point, il est en effet écrit à l'article 2.3.54,§5 qu'en l'absence de dossier prouvant soit l'exemption, soit la mise à disposition d'immeubles identifiés (bureaux), aucun emplacement ne peut être autorisé. Le nombre d'emplacements admissible dans cette hypothèse est donc égal à 0. Or, d'après l'article 2.3.51, 4°, l'emplacement de parcage excédentaire est "*un emplacement de parcage tel que défini au 3° qui excède le nombre d'emplacements admissible tel que celui-ci est déterminé en vertu des articles 2.3.53 et 2.3.54, en ce compris le paragraphe 4 de l'article 2.3.54*". Donc, dans le cas de figure visé à l'article 2.3.54, §5, tous les emplacements excèdent le nombre admissible, et ils sont tous excédentaires. Enfin, rappelons qu'en vertu de l'article 2.3.52, §2 nouveau, les dispositions du Chapitre 3 du CoBrACE ne sont applicables qu'aux *« parkings à créer en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'aux parkings existants comportant <u>au minimum trois emplacements excédentaires</u> au sens de l'article 2.3.51, 4* » (nous soulignons). Les deux premières possibilités peuvent être combinées. **5. <u>Définition de « parking public » propre au CoBrACE</u>** Un parking public est, au sens de l'article 2.3.51, 7° du CoBrACE actuel, soit un parking public répondant aux conditions visées par l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, soit un parking public reconnu comme tel par l'autorité statuant sur la demande de permis d'environnement ayant pour objet un parking public.	De aan de exploitant geboden mogelijkheden worden uitdrukkelijk bepaald en dat geldt ook voor hun rechtsregeling. Deze mogelijkheden kunnen als volgt worden samengevat: - Ofwel toont de exploitant aan de hand van zijn dossier en bewijsstukken aan dat zijn parking een vrijgestelde functie vervult in de zin van artikel 2.3.52, §2, van het BWLKE, zoals aangepast (bv. parkings van ziekenhuizen of "warenhuizen", parkings voor woningen enzovoort). In dat geval is hoofdstuk 3 van het BWLKE voor hem niet van toepassing; - Ofwel toont de exploitant aan de hand van zijn dossier en bewijsstukken aan dat zijn parking een gebouw bedient waarvan de functie niet is vrijgesteld (bv. kantoorfunctie). In dit geval zijn de drempels van de zones A, B of C zoals bedoeld in artikel 2.3.54, §1, van het BWLKE erop van toepassing; - Ofwel toont de exploitant aan de hand van zijn dossier en bewijsstukken niet aan dat zijn parking een vrijgestelde functie bedient en evenmin dat zijn parking een welbepaald gebouw bedient. In dit geval worden de parkeerplaatsen eenvoudigweg geweigerd indien het om een nieuwe parking gaat. Zo het om een bestaande parking gaat, worden deze parkeerplaatsen als overtollig beschouwd in de zin van artikel 2.3.54, §5, en zijn ze dus onderworpen aan de milieubelasting zoals bedoeld in artikel 2.3.56*ter*, §1. Wat betreft dit laatste punt staat er in artikel 2.3.54, §5, inderdaad dat geen enkele parkeerplaats kan worden toegestaan bij gebreke van een dossier waaruit ofwel de vrijstelling ofwel de terbeschikkingstelling ten behoeve van geïdentificeerde gebouwen (kantoren) blijkt. Het aantal toelaatbare parkeerplaatsen in deze hypothese is bijgevolg gelijk aan 0. Artikel 2.3.51, 4°, bepaalt echter dat de overtollige parkeerplaats "*een parkeerplaats is zoals gedefinieerd in punt 3° die het toelaatbare aantal parkeerplaatsen overschrijdt zoals dit laatste is vastgesteld krachtens de artikelen 2.3.53 en 2.3.54, met inbegrip van paragraaf 4 van artikel 2.3.54*". In het geval zoals bedoeld in artikel 2.3.54, §5, overschrijden alle parkeerplaatsen dus het toelaatbare aantal en zijn ze dus alle overtollig. Tot slot herhalen we dat, krachtens het nieuwe artikel 2.3.52, §2, de bepalingen van hoofdstuk 3 van het BWLKE enkel van toepassing zijn op de *"parkings die moeten worden aangelegd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op de bestaande parkings met <u>ten minste drie overtollige parkeerplaatsen</u> in de zin van artikel 2.3.51, 4*" (wij benadrukken). De eerste twee mogelijkheden kunnen worden gecombineerd. **5. <u>Definitie van "openbare parking" eigen aan het BWLKE</u>** Een openbare parking is, in de zin van artikel 2.3.51, 7°, van het huidige BWLKE, ofwel een openbare parking die voldoet aan de voorwaarden zoals bedoeld in de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, ofwel een openbare parking die als zodanig is erkend door de autoriteit die beslissingen neemt met betrekking tot de aanvraag van milieuvergunning betreffende een openbare parking.

Actuellement, le Chapitre 3 du CoBrACE exclut de son champ d'application les parkings publics précités « compte tenu de leur objet propre et du fait qu'ils font déjà l'objet d'une réglementation particulière permettant au Gouvernement de contrôler étroitement leur implantation et leur exploitation, l'application des nouvelles normes n'apparaît ni nécessaire ni justifiée » (Projet d'Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, Doc.parl., Chambre, 2012-2013, n°A-353/1, p.42). Par ailleurs, la Cour constitutionnelle a pu préciser, en ce qui concerne les parkings publics, qu'ils sont « *par définition, accessibles à tout un chacun, à titre gratuit ou onéreux. De surcroît, précisément parce qu'ils sont ouverts au public, ces emplacements de parcage peuvent être appelés à jouer un rôle dans une gestion fluide et multimodale des déplacements sur le territoire régional, notamment en tant que parkings de dissuasion* » (C.C., arrêt n°170/2014 du 27 novembre 2014, point B.20.2.).	Momenteel sluit hoofdstuk 3 van het BWLKE de voornoemde openbare parkings uit van zijn toepassingsgebied: "Rekening gehouden met hun eigen doel en met het feit dat ze al het voorwerp uitmaken van bijzondere regelgeving die het voor de regering mogelijk maakt hun inplanting en hun exploitatie nauwgezet te controleren, lijkt de toepassing van de nieuwe normen niet noodzakelijk noch gerechtvaardigd" (Ontwerp van ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, Parl.St., Kamer, 2012-2013, nr. A-353/1, p. 42). Bovendien kon het Grondwettelijk Hof[9] met betrekking tot openbare parkings nader verklaren dat ze "*per definitie toegankelijk zijn voor iedereen, kosteloos of tegen betaling. Bovendien kunnen die parkeerplaatsen, precies omdat zij toegankelijk zijn voor het publiek, een rol spelen in het vlotte en multimodale beheer van de verplaatsingen op het grondgebied van het gewest, met name als ontradingsparkings.*" (Grondwettelijk Hof, arrest nr. 170/2014 van 27 november 2014, punt B.20.2.)
Le Gouvernement constate toutefois, grâce au retour d'expérience, que bon nombre d'exploitants de parkings affirment, pour échapper au paiement de la charge environnementale, que leurs emplacements de parcage dits « excédentaires » au sens de l'article 2.3.51., 4° du CoBrACE actuel sont affectés à des fonctions de « parking public » alors que dans les faits, ces emplacements sont utilisés par des travailleurs. Rappelons également que dans sa déclaration de politique générale commune pour la législature 2019-2024, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale formule la volonté d'étendre l'application de la charge environnementale perçue pour les emplacements de stationnement excédentaires non transformés, non supprimés ou non mutualisés au bénéfice des riverains aux emplacements de stationnement pris en location par des entreprises dans des parkings publics (Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune – Législature 2019-2024, p.82).	De regering maakt uit de reacties op dat heel wat exploitanten van parkings beweren, om de betaling van de milieubelasting te vermijden, dat hun zogenaamde "overtollige" parkeerplaatsen in de zin van artikel 2.3.51, 4°, van het huidige BWLKE worden gebruikt voor functies van "openbare parking", terwijl ze feitelijk worden gebruikt door werknemers. We herinneren er ook nog even aan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in haar gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring voor de regeerperiode 2019-2024 de wens uitdrukt om de toepassing van de milieubelasting voor overtollige parkeerplaatsen die niet worden omgevormd, verwijderd of gedeeld ten gunste van de buurtbewoners, uit te breiden tot parkeerplaatsen die door bedrijven in openbare parkings worden gehuurd (Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie - Regeerperiode 2019-2024, blz. 82).
A ce jour, aucun parking public n'a été agréé et il n'est pas établi que l'agrément des parkings publics dans le cadre de l'ordonnance « stationnement » se ferait sur la base de critères qui rencontrent adéquatement les risques de fraudes aux normes du CoBrACE. Il est par conséquent compliqué pour l'autorité compétente, lorsqu'elle est confrontée à un parking contournant les objectifs du CoBrACE, de motiver sa décision de refus de reconnaître celui-ci comme un 'véritable' « parking public » au sens l'article 2.3.51, 7° du CoBrACE actuel. En effet, il n'existe, actuellement, aucun arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pris en exécution de l'article 43 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 et fixant les conditions d'agrément d'un « parking public ». La motivation de la décision de l'autorité compétente devient, par ailleurs, encore plus ardue lorsque le demandeur transmet un dossier incomplet ou imprécis.	Daar meer bepaald nog geen enkele openbare parking al is erkend (en wetende dat het hoe dan ook niet bewezen is dat de openbare parkings in het kader van de "parkeerordonnantie" zouden worden erkend op basis van criteria die op passende wijze een oplossing bieden voor de risico's van fraude met betrekking tot de normen van het BWLKE), is het voor de bevoegde autoriteit ingewikkeld om, wanneer zij wordt geconfronteerd met een parking die de doelstellingen van het BWLKE omzeilt, te motiveren waarom zij weigert de parking als een "echte" openbare parking in de zin van artikel 2.3.51, 7°, van het huidige BWLKE te erkennen. Er bestaat vandaag immers geen enkel besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat is genomen ter uitvoering van artikel 43 van de ordonnantie van 22 januari 2009 en dat de voorwaarden voor erkenning van een "openbare parking" vastlegt.
Il est également compliqué actuellement pour un exploitant de parkings de démontrer que son parking est « public » au sens de l'article 2.3.52, §3, 2° du Chapitre 3 du CoBrACE actuel. En	Het wordt voor de bevoegde autoriteit overigens nog moeilijker om de beslissing te motiveren wanneer de aanvrager een onvolledig of onnauwkeurig dossier indient. Evenzo is het voor een exploitant van parkings vandaag moeilijk

effet, en l'absence d'un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale susvisé, la seule possibilité d'obtenir la qualification de « parking public » au sens de l'article 2.3.52, §3, 2° précité passe par une reconnaissance *ad hoc* via le permis d'environnement régissant le parking dont question, selon l'appréciation discrétionnaire de la notion de « parking public » par Bruxelles Environnement. Lors d'un tel examen, il arrive que Bruxelles Environnement requiert de l'exploitant des compléments d'information tel que la communication d'histogrammes représentant les flux du parking (entrées et sorties) lors d'une semaine dite « classique ». Certains de ces compléments d'information (relatifs aux systèmes « d'abonnements » mis en place) ne lui sont cependant pas toujours accessibles et/ ou sont jugés confidentiels au regard du Règlement Général sur la Protection des Données.	om aan te tonen dat zijn parking "voor het publiek toegankelijk is" in de zin van artikel 2.3.52, §3, 2° van hoofdstuk 3 van het huidig BWLKE. Bij gebrek immers aan een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, zoals hierboven gezegd, bestaat de enige mogelijkheid om de kwalificatie van "openbare parking" in de zin van voornoemd artikel 2.3.52, §3, 2°, te verkrijgen erin een erkenning *ad hoc* te verkrijgen via de milieuvergunning voor de betrokken parking, volgens de discretionaire beoordeling van het begrip "openbare parking" door Leefmilieu Brussel. In het kader van een dergelijk onderzoek kan het gebeuren dat Leefmilieu Brussel aan de exploitant bijkomende informatie vraagt – zoals het voorzien van histogrammen die de parkeerflow (toekomen en verlaten) tijdens een zogenaamde "klassieke" week weergeven. Sommige bijkomende informatie (vooral met betrekking tot de opgezette systemen "van abonnementen") is echter niet steeds toegankelijk voor Leefmilieu Brussels en/of wordt geacht vertrouwelijk te zijn in het licht van de Algemene Verordening Gegevensbescherming.
L'avant-projet d'ordonnance introduit par conséquent dans le CoBrACE une définition autonome de la notion de parking public exempté, propre à ce code et à ses objectifs, et indépendante de la réglementation adoptée en vertu de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale [remplacée par l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale].Soulignons que cette définition ne fait que consacrer, dans le CoBrACE lui-même, le cadre juridique des parkings publics qui se dégageait déjà de la pratique administrative actuelle de Bruxelles-Environnement. Une telle consécration permet de i) renforcer la sécurité juridique des exploitants ; ii) clarifier les éléments à fournir par les exploitants de parkings cherchant à démontrer que leur parking est un parking public au sens de l'article 2.3.51., 7° nouveau ; iii) faciliter la démonstration précitée dès lors que l'autorité compétente traitera les parkings publics par le biais d'histogrammes, dans lesquels figurent un historique des occupations et mouvements des parkings concernés, et non plus, sur base d'une analyse des abonnements octroyés aux usagers des parkings. Pour rappel, le mécanisme « d'histogrammes » a été validé par le Conseil d'Etat dans son arrêt n°241.662 du 29 mai 2018 sous l'angle du secret des affaires, de la protection de la vie privée et de la compétence des autorités d'exiger des informations périodiques ; iv) mettre en place une pratique administrative claire et structurée, grâce à la création de « l'Annexe 2.5 » qui évitera de procéder à une interprétation discrétionnaire de la notion de	Daarom voert de voorontwerp van ordonnantie in het BWLKE een autonome definitie van het begrip "vrijgestelde openbare parking" in die eigen is aan dit wetboek en aan de doelstellingen ervan en onafhankelijk van de regelgeving die werd aangenomen krachtens de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap [vervangen door de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest]. Wij benadrukken dat deze definitie in het BWLKE zelf, alleen het wettelijk kader voor openbare parkeerplaatsen vastlegt dat al bleek uit de huidige administratieve praktijk van Leefmilieu Brussel. Een dergelijke bekrachtiging maakt het (indirect) mogelijk i) de rechtszekerheid van de exploitanten te versterken; ii) duidelijk te maken welke elementen de exploitanten van parkings moeten verstrekken wanneer zij proberen aan te tonen dat hun parking een openbare parking is in de zin van het nieuwe artikel 2.3.51, 7; iii) de voornoemde demonstratie te bevorderen daar de bevoegde autoriteit de openbare parkings voortaan zal verwerken door middel van histogrammen, die een historiek laten zien van de bezettingen en bewegingen op de betrokken parkings en niet langer op basis van een analyse van de abonnementen die aan de gebruikers van de parkeergarages zijn toegekend. Op te merken valt dat het mechanisme van "histogrammen" werd gevalideerd door de Raad van State in zijn arrest nr. 241.662 van 29 mei 2018, vanuit de invalshoek van het zakengeheim, de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de bevoegdheid van de autoriteiten om periodieke informatie op te eisen; iv) een heldere en gestructureerde administratieve praktijk in te voeren, dankzij de creatie van de "bijlage 2.5", die zal vermijden dat er een discretionaire interpretatie moet worden gemaakt van het begrip "openbare parking".

« parking public ». Cette annexe a en effet pour objectif de décrire, de manière objective et vérifiable, les exigences minimales à remplir pour qu'un parking puisse être reconnu comme « parking public de desserte » au sens de l'avant-projet d'ordonnance ; et enfin

v) de garantir l'égalité de traitement des exploitants de parkings.

Notons également que l'adoption d'une nouvelle réglementation entraîne obligatoirement une différence entre l'avant et l'après. Une telle différence n'est toutefois pas discriminatoire, bien au contraire. D'autant que, comme expliqué *supra*, les modifications apportées au CoBrACE ne font que transposer/ implémenter la pratique administrative actuelle. C'est également pour cette raison qu'aucune « concurrence déloyale » n'est créée entre les exploitants ayant renouvelé/ prolongé ou modifié leurs permis d'environnement autorisant l'exploitation de parkings publics avant l'entrée en vigueur du nouveau CoBrACE et ceux les ayant renouvelés /prolongés ou modifiés après son entrée en vigueur.
Tenant compte de ces exigences minimales – en lien avec les objectifs du CoBrACE – auxquelles ce parking public doit répondre pour bénéficier de ladite exemption, sa dénomination sera également modifiée afin d'éviter toute confusion avec les « parkings publics » au sens de l'ordonnance du 22 janvier 2009 précitée. Les termes « parking public de desserte » seront donc dorénavant utilisés en lieu et place de « parking public ».

6. <u>Mutualisation des parkings</u>

Comme exposé dans le titre 2 ci-dessus, les dispositions contenues dans le Chapitre 3 du CoBrACE ne prévoient pas, actuellement, la possibilité pour le titulaire de permis d'environnement de mettre en commun des places de parking entre plusieurs sites qui ne font pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation.

Les seules solutions pour cette mise en commun sont alors i) la fusion des unités techniques et géographiques d'exploitation (UTG) et permis d'environnement avec l'imposition préalable d'une cotitularité des permis d'environnement des sites concernés ou, ii) que l'exploitant des bureaux devienne titulaire du permis d'environnement relatif aux parkings.

Ces solutions sont toutefois très contraignantes que ce soit pour le titulaire de permis d'environnement d'un immeuble avec parkings ou pour le titulaire de permis d'environnement d'un immeuble sans parkings (ou avec un nombre en-dessous du quota maximal admis par l'article 2.3.54, §1er). En effet, ces situations de « cotitularité » s'exposent notamment aux inconvénients suivants :

- risque de voir se constituer de très grandes « UTGs » ;
- réticence des propriétaires d'immeuble à devenir cotitulaires d'un permis d'environnement, en raison par exemple de la responsabilité partagée sur l'ensemble des installations classées de l'immeuble voisin ;

Deze bijlage heeft immers als doel de minimale eisen op objectieve en verifieerbare wijze te beschrijven waaraan een parking moet voldoen om te worden erkend als "openbare bedieningsparking" in de zin van de voorontwerp van ordonnantie.

v) de gelijke behandeling van de exploitanten van parkings te garanderen.

Wij benadrukken eveneens dat de aanvaarding van een nieuwe verordening noodzakelijkerwijs een verschil inhoudt tussen voor en na. Een dergelijk verschil is echter niet discriminerend, integendeel. Vooral omdat, zoals hierboven uiteengezet, de wijzigingen in BWLKE slechts een omzetting/uitvoering van de huidige administratieve praktijk zijn. Daarom is er ook geen sprake van "oneerlijke concurrentie" tussen exploitanten die hun milieuvergunning voor de exploitatie van openbare parkeerplaatsen vóór de inwerkingtreding van het nieuwe BWLKE hebben verlengd/uitgebreid of gewijzigd en exploitanten die deze na de inwerkingtreding hebben verlengd/uitgebreid of gewijzigd.
Rekening houdend met de minimale eisen – in verband met de doelstellingen van het BWLKE – waaraan deze openbare parking moet voldoen om de genoemde vrijstelling te genieten, zal de benaming ervan eveneens worden gewijzigd om alle verwarring met "openbare parkings" in de zin van voornoemde ordonnantie van 29 januari 2009 te vermijden. Voortaan zal dus het begrip "openbare bedieningsparking" worden gebruikt in plaats van "openbare parking".

6. <u>Gedeeld gebruik van parkings</u>

Zoals gezegd in titel 2 supra voorzien de bepalingen in hoofdstuk 3 van het BWLKE vandaag niet in de mogelijkheid voor de houder van een milieuvergunning om parkeerplaatsen gemeenschappelijk te maken tussen verschillende sites die niet tot dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid behoren.

De enige oplossingen om een dergelijk gedeeld gebruik mogelijk te maken, bestaan dan in i) de fusie van de technische en geografische exploitatie-eenheden (TGE) en de milieuvergunningen met de voorafgaande voorwaarde van medehouderschap van de milieuvergunningen van de betrokken sites of ii) het feit dat de exploitant van de kantoren de houder wordt van de milieuvergunning met betrekking tot de parkings.

Er zijn aan deze oplossingen echter heel wat voorwaarden verbonden voor zowel de houder van de milieuvergunning van een gebouw met parkings als de houder van de milieuvergunning van een gebouw zonder parkings (of met een aantal lager dan het maximaal aantal zoals toegestaan door artikel 2.3.54, §1). Deze situaties van "medehouderschap" brengen immers de volgende nadelen met zich mee:

- risico dat er zeer grote "TGE's" ontstaan;
- terughoudendheid bij de eigenaars van gebouwen om medehouder te worden van een milieuvergunning, bijvoorbeeld wegens de gedeelde aansprakelijkheid voor alle ingedeelde inrichtingen van het aangrenzende gebouw;
- risico voor de exploitant om te worden onderworpen

- risque pour l'exploitant de se voir imposer un audit énergétique par addition des superficies de plancher des différents immeubles (*Voy*. article 6 de l'arrêté du 8 décembre 2016 relatif à l'audit énergétique des grandes entreprises et à l'audit énergétique du permis d'environnement);
- risque pour l'exploitant de se voir imposer une reconnaissance de l'état du sol aboutissant par exemple à un dépassement des valeurs seuils (*Voy*. Ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués) ;
- risque de changements de classe de permis d'environnement vers une classe supérieure, etc…

Il serait pourtant intéressant pour des immeubles sans parkings (ou avec un nombre en-dessous du quota maximal admis par l'article 2.3.54, §1er) de pouvoir faire valoir leur superficie de plancher utile pour l'exploitation d'emplacements de parcage situés sur un autre site et vice-versa.
Le Gouvernement propose de pallier cette absence de cadre légal en introduisant un nouvel article à cet égard, soit l'article 2.3.54bis., §1er.

Ainsi l'article 2.3.54bis., §1er nouveau prévoit que « *[l]orsqu'il ressort du dossier de demande qu'un immeuble ou une partie d'immeuble, qu'est destinée à desservir tout ou partie de l'installation de parking pour laquelle est sollicité un permis d'environnement, un certificat d'environnement ou une prolongation de permis d'environnement, n'est pas situé dans la même unité technique et géographique d'exploitation que l'installation de parking elle-même, le demandeur joint à sa demande une déclaration pour chaque immeuble ou partie d'immeuble*
Une nouvelle possibilité s'offre donc à l'exploitant au regard de ses emplacements de parcage excédentaires au sens de l'article 2.3.51, 4° nouveau: il peut les mutualiser avec d'autres sites qui ne bénéficient pas (ou pas assez) d'emplacements de parking.

7. <u>Lissage, rationalisation et harmonisation des charges environnementales</u>

Dans sa déclaration de politique générale commune pour la législature 2019-2024, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale formulait déjà la volonté de renforcer l'efficacité du CoBrACE en augmentant notamment le montant de la charge environnementale: « *La réduction du nombre d'emplacements de stationnement pour les immeubles de bureaux est une politique efficace de diminution de l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail. <u>Pour renforcer l'efficacité des mesures existantes dans une optique de transfert modal, le Gouvernement reverra à la hausse, en fonction de la situation dans les quartiers, la charge environnementale perçue pour les emplacements de stationnement excédentaires non transformés, non supprimés ou non mutualisés au bénéfice des riverains</u>. La notion d'emplacements de stationnement sera étendue à ceux pris en location par des entreprises dans des parkings publics* » (nous soulignons).

Le CoBrACE comportera, dès lors, un titre « *Régime futur : applicable à partir de l'exercice d'imposition 2025* » à l'article 2.3.56*ter* nouveau instaurant un lissage du montant de la charge environnementale applicable à tous les contribuables à partir de l'exercice d'imposition 2025 .

aan een energieaudit als gevolg van de optelling van de vloeroppervlakten van de verschillende gebouwen (besluit van 8 december 2016 betreffende de energieaudit van de grote ondernemingen en de energieaudit van de milieuvergunning, artikel 6) ;
- risico voor de exploitant te worden onderworpen aan een verkennend bodemonderzoek dat bijvoorbeeld vaststelt dat er sprake is van overschrijding van de drempelwaarden (Ordonnantie van 5 maart 2009 betreffende het beheer en de sanering van verontreinigde bodems) ;
- risico van wijzigingen van klasse van milieuvergunning naar een hogere klasse enzovoort.

Het zou voor gebouwen zonder parkings (of met een aantal lager dan het maximaal aantal zoals toegestaan door artikel 2.3.54, §1) nochtans interessant zijn om hun nuttige vloeroppervlakte te kunnen doen gelden voor de exploitatie van parkeerplaatsen op een andere site, en omgekeerd.
De regering stelt voor om dit gebrek aan rechtskader door in verband hiermee een nieuw artikel in te voeren, i.e. artikel 2.3.54bis, §1.

Aldus bepaalt het nieuwe artikel 2.3.54bis, §1 wat volgt: "*Wanneer uit het aanvraagdossier blijkt dat een gebouw of een deel van een gebouw waarvan de bediening wordt beoogd door het geheel of een deel van de parking waarvoor een milieuvergunning, een milieucertificaat of een verlenging van milieuvergunning wordt aangevraagd, niet gelegen is binnen dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid als de parking zelf, voegt de aanvrager bij zijn aanvraag een* verklaring *voor elk gebouw of deel van een gebouw.*"
Aan de exploitant wordt dus een nieuwe mogelijkheid geboden wat betreft zijn overtollige parkeerplaatsen in de zin van het nieuwe artikel 2.3.51, 4°: hij kan ze delen met andere vestigingen die geen parkeerplaatsen (of onvoldoende parkeerplaatsen) hebben.

7. <u>Afvlakking, rationalisatie en harmonisatie van de milieubelastingen;</u>

In haar gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring voor de regeerperiode 2019-2024 formuleerde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering al de wens om de doeltreffendheid van het BWLKE te versterken door meer bepaald het bedrag van de milieubelasting te verhogen: "*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor kantoorgebouwen is een doeltreffend beleid om het autogebruik voor woon-werkverkeer te verminderen. <u>Om de doeltreffendheid van de bestaande maatregelen met het oog op de modal shift te vergroten, zal de regering, afhankelijk van de situatie in de wijken, de milieubelasting verhogen die geïnd wordt voor overtollige parkeerplaatsen die niet getransformeerd, verwijderd of gedeeld worden ten behoeve van de bewoners.</u> Het begrip parkeerplaatsen zal worden uitgebreid tot de parkeerplaatsen die gehuurd worden door bedrijven in openbare parkeergarages.*" (wij benadrukken)

Het BWLKE zal bijgevolg een titel "*Toekomstige regeling: toepasselijk vanaf het aanslagjaar 2025*" bevatten in het nieuwe artikel 2.3.56*ter* ter invoering van een afvlakking van het bedrag van de milieubelasting die van toepassing is voor

	alle belastingplichtigen vanaf het aanslagjaar 2025.
Le nouveau taux applicable correspondra, pour tous les exploitants, y compris donc pour les nouveaux entrants, à la moyenne entre la taxe enrôlée à charge des premiers entrants à la veille de l'entrée en vigueur de l'ordonnance modificative projetée et le montant de base de la taxe prévue par le CoBrACE de 2014.	Het nieuwe toepasselijke tarief zal voor alle exploitanten, i.e. ook voor "nieuwkomers", overeenstemmen met het gemiddelde tussen de belasting die ten laste van de nieuwe exploitanten werd ingekohierd aan de vooravond van de inwerkingtreding van de geplande wijzigingsordonnantie en het basisbedrag van de belasting waarin het BWLKE van 2014 voorziet.
Il faut entendre par « premiers entrants », les exploitants ayant subi les augmentations de 10% depuis l'entrée en vigueur du CoBrACE, soit depuis 2014.	Met "nieuwkomers" wordt verwezen naar de exploitanten voor wie de verhogingen met 10% sinds de inwerkingtreding van het BWLKE, i.e. sinds 2014, toepasselijk waren.
Le taux est donc désormais essentiellement lissé (et non simplement augmenté). En d'autres mots, le taux, défini en fonction de la zone visée à l'article 2.3.53 nouveau, est le même pour tous les exploitants soumis au CoBrACE.	Voortaan wordt het tarief dus voornamelijk afgevlakt (niet verhoogd). Met andere woorden, het tarief, dat wordt vastgesteld in functie van de zone zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.53, is hetzelfde voor alle exploitanten die onderworpen zijn aan het BWLKE.
Par ailleurs, le paragraphe 2 de l'article 2.3.56*ter* nouveau prévoit que le taux de la charge environnementale augmente chaque année plus significativement (+15%/an) à partir de l'exercice d'imposition 2025. Cette augmentation annuelle plus significative vise à renforcer le caractère dissuasif de la charge environnementale et accélérer, ainsi, la suppression et/ou la reconversion des emplacements excédentaires (en parking riverains ou en parkings publics, par exemple). Cette augmentation du montant est, en outre, applicable à tous les redevables quel que soit l'exercice d'imposition au cours duquel leur permis sera prolongé ou renouvelé Ainsi, par exemple, le redevable qui a obtenu un permis d'environnement au cours de l'année 2025 pour une installation située en zone A et comprenant des emplacements excédentaires taxés, sera redevable, dès la première année d'enrôlement, de la charge environnementale pour un montant de 978 euros/emplacement excédentaire en 2026 (soit 850€+15%), pour un montant de 1.125 euros/emplacement excédentaire en 2027, etc. Ainsi, tous les taux s'élèveront à partir des années suivantes, pour tous les exploitants, à : a) zone A et assimilés : 850€ en 2025, puis 978€ en 2026, etc. b) zone B : 650€ en 2025, 748€ en 2026, etc. c) zone C : 350€ en 2025, 403€ en 2026, etc.	Voorts bepaalt paragraaf 2 van het nieuwe artikel 2.3.56*ter* dat het tarief van de milieubelasting elk jaar op meer significante wijze (+15%/jaar) stijgt vanaf het aanslagjaar 2025. Deze meer significante jaarlijkse stijging heeft als doel het ontradend karakter van de milieubelasting te versterken en aldus de schrapping en/of reconversie van de overtollige parkeerplaatsen te versnellen (bv. in parkings voor de omwonenden of openbare parkings). Deze verhoging van het bedrag is bovendien van toepassing voor alle belastingplichtigen, ongeacht het aanslagjaar waarin hun vergunning zal worden verlengd of hernieuwd. Zo is een belastingplichtige die in 2025 een milieuvergunning verkrijgt voor een installatie in zone A met overtollige parkeerplaatsen die worden belast, vanaf het eerste jaar van inkohiering de milieubelasting verschuldigd ten bedrage van € 978 per overtollige plaats in 2026 (of € 850 + 15%), ten bedrage van € 1.125 per overtollige plaats in 2027 enzovoort. Aldus zullen de tarieven vanaf de volgende jaren, voor alle exploitanten, gelijk zijn aan: a) zone A en soortgelijk: € 850 in 2025, vervolgens € 978 in 2026 enzovoort. b) zone B: € 650 in 2025, € 748 in 2026 enzovoort. c) zone C: € 350 in 2025, € 403 in 2026 enzovoort.
Cette méthode permet de réduire les inégalités de traitement. Effectivement, le Gouvernement poursuit de la sorte la rationalisation et l'harmonisation des charges environnementales, et entend mettre désormais sur un pied d'égalité l'ensemble des exploitants de parking, tant il est certain que les exploitants dont le permis arrivera à échéance à partir de l'exercice d'imposition 2025 et qui se verront appliquer pour la première fois le CoBrACE, ont disposé de nombreuses années pour s'y préparer. Il ne paraît pas non plus équitable au Gouvernement que ces « nouveaux entrants » soient taxés au montant de base actuellement prévu par le CoBrACE, alors que d'autres exploitants ont vu ce montant augmenter d'année en année. En ce qui concerne plus particulièrement l'évolution de la charge environnementale après 15 ans, l'article 2.3.56, dernier alinéa, du Chapitre 3 du CoBrACE actuel dispose comme suit : « *Pour les années suivantes, le montant de base est augmenté*	Deze methode laat toe om gevallen van ongelijke behandeling te verminderen. De regering streeft hiermee inderdaad naar een rationalisatie en harmonisatie van de milieubelastingen en wil alle exploitanten van parkings voortaan gelijk behandelen; het staat immers vast dat exploitanten van wie de vergunning verstrijkt vanaf het aanslagjaar 2025 en voor wie het BWLKE voor het eerst van toepassing zal zijn, vele jaren de tijd hebben gehad om zich hierop voor te bereiden. Het lijkt de regering evenmin billijk dat deze "nieuwkomers" worden belast tegen het basisbedrag zoals vandaag vastgesteld door het BWLKE, terwijl dit bedrag jaar na jaar is gestegen voor andere exploitanten. Wat betreft meer bepaald de evolutie van de milieubelasting na 15 jaar luidt de laatste alinea van artikel 2.3.56 van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE als volgt: "*Voor de volgende jaren, wordt het basisbedrag jaarlijks met 10% vermeerderd tijdens de geldigheidsduur van de milieuvergunning waarin de parkeerplaatsen worden*

de 10 % chaque année pendant la durée de validité du permis d'environnement autorisant les emplacements de parcage. Cette augmentation est cumulative d'année en année et perdure sur une durée de 15 années. La charge environnementale pour ces années est égale au montant de base augmenté multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires ». D'aucuns ont estimé que l'évolution de la charge environnementale après 15 ans ne résultait pas clairement de cette disposition. Les clarifications suivantes sont dès lors apportées dans le but de confirmer que la taxe est enrôlée et augmentée chaque année tant que les emplacements de parcage sont maintenus : - Dès l'entrée en vigueur de l'avant-projet d'ordonnance: « *Pour les années suivantes, le montant de base est augmenté de 10 % chaque année tant que les emplacements de parcage excédentaires ou illégaux sont maintenus. Cette augmentation est cumulative d'année en année* » (article 2.3.56*bis* nouveau). - A partir de l'exercice 2025: « *Pour les exercices d'imposition suivants, les taux visés au §1er sont augmentés de 15 % chaque année. Cette augmentation est cumulative d'année en année* » (article 2.3.56*ter* nouveau). **8. <u>Poursuite et répression des infractions</u>** L'article 2.3.59, §1er du Chapitre 3 du CoBrACE dispose actuellement que « *[l]a charge environnementale est également enrôlée à charge de celui qui aura conservé ou établi des emplacements de parcage en violation des termes de son permis ou sans permis. En ce cas, son montant est doublé.* *La charge environnementale est enrôlée pour l'année au cours de laquelle la constatation de l'infraction est effectuée par le service compétent pour veiller au respect des permis d'environnement ainsi que pour les cinq années antérieures, depuis l'entrée en vigueur de la taxe, pour laquelle ce service dispose d'éléments probants démontrant que les emplacements de parcage illégaux existaient. Le paiement de la charge environnementale par le contrevenant n'emporte pas le droit de maintenir les emplacements illégaux.* *En cas de maintien de ces emplacements ou de nouvelle infraction au cours d'une année subséquente, le montant de la charge environnementale est triplé* ». Une double peine est donc possible pour les parkings infractionnels : une majoration de la taxe et une sanction environnementale classique. Le Gouvernement propose de supprimer la majoration reprise à l'article 2.3.59, §1er du Chapitre 3 du CoBrACE. Les parkings infractionnels seront dès lors soumis à une taxation simple, à concurrence toutefois de l'intégralité des emplacements de parcage concernés et au taux le plus élevé, combiné bien entendu à l'infliction d'une sanction pénale ou d'une amende administrative alternative en vertu du Code de l'Inspection. Ainsi, le risque d'une éventuelle qualification d'atteinte au principe *non bis in idem* est écarté.	*toegestaan. Die verhoging wordt van jaar tot jaar gecumuleerd en dat gedurende een periode van 15 jaar. De milieubelasting voor deze jaren is gelijk aan het vermeerderde basisbedrag vermenigvuldigd met het aantal overtollige parkeerplaatsen.*" Sommigen waren van mening dat de evolutie van de milieubelasting na 15 jaar niet duidelijk naar voren kwam uit deze bepaling. Daarom worden de volgende verduidelijkingen aangebracht om te bevestigen dat de belasting elk jaar wordt ingekohierd en vermeerderd zolang de parkeerplaatsen worden behouden: - Vanaf de inwerkingtreding van de voorontwerp van ordonnantie: "*Voor de volgende jaren wordt het basisbedrag jaarlijks met 10% vermeerderd zolang de overtollige of onwettige parkeerplaatsen worden behouden. Die vermeerdering wordt van jaar tot jaar gecumuleerd*" (nieuw artikel 2.3.56*bis*). - Vanaf het boekjaar 2025: "*Voor de volgende aanslagjaren worden de tarieven zoals bepaald in §1 jaarlijks met 15% vermeerderd. Die vermeerdering wordt van jaar tot jaar gecumuleerd*" (nieuw artikel 2.3.56*ter*). **8. <u>Vervolging en beteugeling van inbreuken</u>** Artikel 2.3.59, §1, van hoofdstuk 3 van het BWLKE bepaalt momenteel wat volgt: "*De milieubelasting wordt ook ingekohierd ten laste van hij die parkeerplaatsen behouden of ingericht heeft in overtreding van de voorwaarden van zijn vergunning of zonder vergunning. In dat geval, wordt het bedrag ervan verdubbeld.* *De milieubelasting wordt ingekohierd voor het jaar waarin de inbreuk vastgesteld wordt door de bevoegde dienst die toeziet op de naleving van de milieuvergunningen alsook voor de vijf verstreken jaren sedert de inwerkingtreding van de taks waarvoor die dienst over bewijselementen beschikt die aantonen dat de onwettige parkeerplaatsen bestonden. De betaling van de milieubelasting door de overtreder geeft hem niet het recht om de onwettige plaatsen te behouden.* *Indien die plaatsen behouden worden of een nieuwe inbreuk tijdens een daaropvolgend jaar gepleegd wordt, wordt het bedrag van de milieubelasting verdrievoudigd.*" Een dubbele sanctie is dus mogelijk voor parkings die in overtreding zijn: een vermeerdering van de belasting en een klassieke milieusanctie. De regering stelt voor om de vermeerdering te schrappen waarin is voorzien in artikel 2.3.59, §1, van hoofdstuk 3 van het BWLKE. Parkings die in overtreding zijn, zullen dan onderworpen zijn aan een enkele belasting, ten belope echter van alle betrokken parkeerplaatsen en tegen het hoogste tarief, vanzelfsprekend in combinatie met het opleggen van een strafrechtelijke sanctie of een alternatieve administratieve geldboete krachtens het Inspectiewetboek. Aldus wordt het risico van een eventuele kwalificatie van inbreuk op het beginsel *non bis in idem* vermeden.

9. <u>Non-application de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (ci-après, « directive 2001/42 »)</u>	**9. <u>Niet-toepassing van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 over de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (hierna "richtlijn 2001/42")</u>**
En vertu de l'article 3, paragraphe 2, sous a), de la directive 2001/42, sont soumis à une évaluation environnementale systématique les plans et programmes qui, d'une part, sont élaborés pour certains secteurs (les secteurs de l'agriculture, de la sylviculture, de la pêche, de l'énergie, de l'industrie, des transports, de la gestion de l'eau, des télécommunications, du tourisme, de l'aménagement du territoire urbain et rural ou de l'affectation des sols) et qui, d'autre part, définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 2011/92 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement pourra être autorisée à l'avenir.	Krachtens artikel 3, paragraaf 2, sub a), van richtlijn 2001/42 is een stelselmatige milieubeoordeling vereist voor de plannen en programma's die, enerzijds, worden voorbereid voor sommige sectoren (landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik) en die, anderzijds, het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II van richtlijn 2011/92 (richtlijn 2011/92 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten) genoemde projecten.
Bien que l'avant-projet d'ordonnance modificative s'inscrit dans le contexte du secteur des transports en général et des parkings (projets d'infrastructures figurant, sous le titre 10 de l'annexe II de la directive 2011/92, lesquels comprennent, au point b) de ce titre, les travaux d'aménagement urbain, y compris la construction de centres commerciaux et de parkings) en particulier, elle ne constitue pas un plan ou un programme définissant le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets pourra être autorisée à l'avenir, au sens de la directive 2001/42 précitée.	Hoewel het voorontwerp van wijzigingsverordening valt binnen de context van de vervoerssector in het algemeen en van parkeerterreinen (infrastructuurprojecten van titel 10 van bijlage II bij richtlijn 2011/92, die krachtens punt b) van die titel stadsontwikkelingswerken omvatten, waaronder de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen) in het bijzonder, is het geen plan of programma dat het kader bepaalt waarbinnen de uitvoering van dergelijke projectparkings in de toekomst kan worden toegestaan, in de zin van richtlijn 2001/42/EG
La Cour Constitutionnelle a déjà jugé, à deux reprises, qu'il était contraire à l'objectif de la directive 2001/42 de considérer que « *toutes les législations et toutes les réglementations susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent être soumises à une évaluation environnementale conformément à la directive* » (C.C., arrêts n°145/2019 du 17 octobre 2019 et n°33/2019 du 18 février 2019), de sorte que les modifications apportées aux dispositions du Code wallon de l'aménagement du territoire (CoDT) ou du Code flamand de l'aménagement du territoire étaient, d'après la Cour, exclues du champ d'application de la directive précitée.	Het Grondwettelijk Hof heeft al tweemaal geoordeeld dat het in tegenspraak was met het doel van richtlijn 2001/42 om te overwegen dat "*elke wetgeving en elke regelgeving die aanzienlijke effecten op het milieu kan hebben, overeenkomstig de richtlijn aan een milieubeoordeling zou moeten worden onderworpen*"[10], zodat, volgens het Hof, de Waalse of de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening uitgesloten waren van het toepassingsgebied van voornoemde richtlijn.
L'enseignement de ces arrêts est transposable au présent avant-projet d'ordonnance modificative du CoBrACE, étant précisé que ses dispositions prennent – en grande partie – place dans le code précité pour des raisons de cohérence tenant compte des objectifs poursuivis, mais constituent essentiellement des règles d'organisation de la procédure de délivrance des permis d'environnement et des certificats d'environnement complétant le régime procédural contenu pour le surplus dans l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.	De les van deze arresten is van toepassing op de huidige voorontwerp van verordening tot wijziging van het BWLKE, met dien verstande dat de bepalingen ervan - grotendeels - om redenen van coherentie en rekening houdend met de nagestreefde doelstellingen in voornoemd wetboek zijn opgenomen, maar in wezen regels vormen voor de organisatie van de procedure voor de afgifte van milieuvergunningen en -certificaten, ter aanvulling van de procedurele regeling die grotendeels in de verordening van 5 juni 1997 inzake milieuvergunningen is vervat.
Au demeurant, l'ordonnance en projet a pour vocation de modifier, sur des points particuliers, l'ordonnance existante du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ainsi que l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement uniquement en vue de poursuivre les objectifs pré-décrits (renforcer l'efficacité des mesures existantes dans le Chapitre 3 du CoBrACE, réduire l'insécurité juridique des titulaires de permis visés par lesdites	Bovendien beoogt de ontwerpverordening de bestaande verordening van 2 mei 2013 van het Brussels wetboek inzake Lucht-, Klimaat- en Energiebeheer en de verordening van 5 juni 1997 inzake milieuvergunningen, op specifieke punten te wijzigen, uitsluitend met het oog op de verwezenlijking van de vooraf omschreven doelstellingen (versterking van de doeltreffendheid van de reeds bestaande maatregelen in hoofdstuk 3 van het BWLKE, vermindering van de

mesures et clarifier certaines notions et définitions déjà contenues dans le Chapitre 3 précité), sans que les normes déjà applicables dans le cadre du CoBrACE actuel, telles que les seuils, les zones ou les activités concernées, ne subissent des modifications essentielles. Les modifications apportées demeurent en toute hypothèse mineures et ne sont, au surplus, pas susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.	rechtsonzekerheid van de onder de genoemde maatregelen vallende vergunninghouders en een verduidelijking van bepaalde begrippen en definities die reeds in bovengenoemd hoofdstuk 3 zijn opgenomen), zonder dat er wezenlijke wijzigingen worden aangebracht aan de standaardwaarden die reeds krachtens het huidige BWLKE van toepassing zijn, zoals de betrokken drempelwaarden, zones of activiteiten. De aangebrachte wijzigingen blijven dus hoe dan ook gering hebben en kunnen bovendien geen significante gevolgen voor het milieu hebben.
Au vu de ce qui précède, l'avant-projet d'ordonnance ne relève nullement de la notion de « plans et programmes », au sens de l'article 3, paragraphes 1 et 2, de la directive 2001/42 et ne doit dès lors pas être soumis à une évaluation des incidences environnementales.	Gelet op het voorgaande valt de ontwerpordonnantie helemaal niet onder het begrip "plannen en programma's" in de zin van artikel 3, paragrafen 1 en 2, van richtlijn 2001/42 en dient ze derhalve niet aan een milieueffectbeoordeling te worden onderworpen.
COMMENTAIRE DES ARTICLES *Article 1* Cette mention est imposée par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.	**ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING** *Artikel 1* Deze vermelding is vereist op grond van artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.
Article 2 La disposition commentée propose de clarifier plusieurs définitions mentionnées à l'article 2.3.51 du Chapitre 3 du CoBrACE. 1° Il est proposé de remplacer le terme « automobile » par celui de « à moteur » dans un souci d'harmonisation terminologique dans l'ensemble du Chapitre 3. 2° Pour plus de clarté, l'avant-projet d'ordonnance prévoit, par ailleurs, d'ajouter les termes « (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) ». 3° En ce qui concerne la définition de la notion d'« emplacement de parcage », les termes « dont l'accès est réservé à certains utilisateurs, par opposition au parking public » ont été supprimés dès lors qu'avec le projet d'ordonnance tous les emplacements de parcage sont, par principe et par défaut, soumis aux dispositions du Chapitre 3 du CoBrACE lors de la délivrance d'un certificat d'environnement ou d'un permis d'environnement, sans qu'il soit besoin que l'autorité compétente démontre que ces emplacements sont réservés à certains utilisateurs ou qu'ils ne sont pas affectés à des fonctions de « parking public de desserte » au sens du 7°, à moins bien sûr que l'exploitant démontre qu'il peut bénéficier i) des seuils prévus à l'article 2.3.54. §1er ou le cas échéant ii) d'une exemption, iii) d'une dérogation ou encore iv) d'une mutualisation avec d'autres sites qui ne font pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation. L'avant-projet d'ordonnance instaure ainsi un changement de paradigme (*Voy*. Titre 3) à travers plusieurs modifications du code. 4° Ensuite, il est proposé de remplacer le terme « autorisés », repris au point 4 de la disposition commentée, par le terme « admissible » dans un souci d'harmonisation terminologique dans l'ensemble du chapitre et pour distinguer le nombre d'emplacements admis par le code et celui qui sera autorisé par le permis d'environnement.	*Artikel 2* De becommentarieerde bepaling stelt voor om meerdere definities in artikel 2.3.51 van hoofdstuk 3 van het BWLKE te verduidelijken. 1° Voorgesteld wordt de term "motorvoertuig" te vervangen door "gemotoriseerd" om de terminologie in heel hoofdstuk 3 te harmoniseren. 2° Ter verduidelijking voorziet de voorontwerp van verordening ook in de toevoeging van de woorden "(met uitzondering van fietsen en steps)". 3° Met betrekking tot de definitie van "parkeerplaats" zijn de woorden "waartoe de toegang is gereserveerd voor bepaalde gebruikers, in tegenstelling tot openbare parkeerplaatsen" geschrapt, aangezien met de ontwerpordonnantie alle parkeerplaatsen in beginsel en standaard onderworpen zijn aan de bepalingen van hoofdstuk 3 van het BWLKE wanneer een milieucertificaat of -vergunning wordt afgegeven, zonder dat de bevoegde instantie hoeft aan te tonen dat deze plaatsen voor bepaalde gebruikers zijn gereserveerd of dat zij niet worden gebruikt voor "openbare parkeerdiensten" in de zin van 7°, tenzij de exploitant aantoont dat de drempels vastgelegd in artikel 2.3.54, § 1 op hem van toepassing zijn of dat hij desgevallend het voorwerp uitmaakt van een ii) een vrijstelling, iii) een afwijking of iv) gedeeld gebruik met andere sites die geen deel uitmaken van dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid. De voorontwerp van verordening voert dus een paradigmaverschuiving in door middel van verschillende wijzigingen van het wetboek. 4° Vervolgens wordt voorgesteld de term "toegestaan" in punt 4 van de becommentarieerde bepaling te vervangen door de term "in aanmerking komende" om de terminologie in het hele hoofdstuk te harmoniseren en een onderscheid te maken tussen het aantal door de code toegestane locaties en het aantal door de milieuvergunning toe te laten locaties.

5° Cette modification n'appelle pas de commentaire particulier. 6° La disposition commentée propose de modifier la définition de la notion de « parking public » exemptée du CoBrACE afin de lui assigner une signification, une portée, et des effets propres au CoBrACE ainsi qu'une nouvelle dénomination : « parking public de desserte». La notion de « parking public » est actuellement définie comme suit à l'article 2.3.51, 7° du Chapitre 3 du CoBrACE: « *tout parking accessible au public gratuit ou payant et répondant aux conditions visées par l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, ou reconnu comme tel par le permis d'environnement qui le régit, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public, y compris les parkings de transit*». La notion de « parking public » est donc définie par référence soit à une autre réglementation, à savoir l'ordonnance du 22 janvier 2009, soit à la décision prise par l'autorité statuant sur la demande de permis de reconnaître un parking public, dans le cadre de leur pouvoir d'appréciation. Un parking public est donc, au sens de la définition précitée, soit un parking public agréé au sens de la législation en matière de stationnement, soit un parking public reconnu comme tel par Bruxelles Environnement. Pour rappel, le Gouvernement avait estimé dans le cadre de l'adoption du CoBrACE actuel que compte tenu de l'objet propre des parkings publics et du fait qu'ils font déjà l'objet d'une réglementation particulière lui permettant de contrôler étroitement l'implantation et l'exploitation des parkings publics, l'application du Chapitre 3 du CoBrACE n'apparaissait ni nécessaire ni justifiée (Projet d'Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, *Doc.parl.*, Chambre, 2012-2013, n°A-353/1, p.42). Le Gouvernement constate grâce au retour d'expérience que la justification ainsi exprimée lors de l'adoption du CoBrACE doit être nuancée en ce qu'elle reposait sur l'idée que le parking public exempté ne devait pas faire l'objet d'une définition propre au CoBrACE et conforme à ses objectifs. En effet, bon nombre d'exploitants de parkings affirment, pour échapper au paiement de la charge environnementale, que leurs emplacements de parcage dits « excédentaires » au sens de l'article 2.3.51., 4° du CoBrACE actuel sont affectés à des fonctions de « parking public ». Dès lors notamment qu'aucun parking public n'a été agréé à ce jour (et sachant qu'en toute hypothèse il n'est pas établi que les parkings publics seraient agréés dans le cadre de l'ordonnance « stationnement » sur la base de critères qui rencontrent adéquatement les risques de fraudes aux normes du CoBrACE), il est compliqué pour l'autorité compétente, lorsqu'elle est confrontée à un parking contournant les objectifs du CoBrACE, de motiver sa décision de refus de reconnaître celui-ci ou de l'autoriser comme un « parking public » au sens l'article 2.3.51, 7° du CoBrACE. Il n'existe, actuellement, aucun arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pris en exécution de l'ordonnance	5° Deze wijziging behoeft geen bijzondere commentaar. 6° De becommentarieerde bepaling stelt voor om de definitie van het begrip vrijgestelde "openbare parking" van het BWLKE te wijzigen om er een betekenis, een draagwijdte en uitwerking aan te geven die eigen zijn aan het BWLKE, alsook er een nieuwe benaming aan te geven, i.e. "openbare bedieningsparking". Het begrip "openbare parking" wordt momenteel als volgt gedefinieerd in artikel 2.3.51, 7°, van hoofdstuk 3 van het BWLKE: "*elke parking die, gratis of tegen betaling, toegankelijk is voor het publiek en die voldoet aan de voorwaarden van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, of als dusdanig erkend is in de milieuvergunning waaraan ze onderworpen is, met inbegrip van die welke aan het Gewest of elke andere publiekrechtelijke rechtspersoon toebehoren, met inbegrip van de transitparkings*". Het begrip "openbare parking" wordt dus gedefinieerd door te verwijzen naar ofwel andere regelgeving, i.e. de ordonnantie van 22 januari 2009, ofwel de beslissing van de autoriteit die beslist over de vergunningsaanvraag voor de erkenning van een openbare parking, in het kader van de beoordelingsbevoegdheid van de betrokken autoriteit. In de zin van voornoemde definitie is een openbare parking dus ofwel een openbare parking die erkend is in de betekenis van de wetgeving inzake parkeren ofwel een openbare parking die als zodanig is erkend door Leefmilieu Brussel. We herhalen dat de regering in het kader van de aanname van het huidige BWLKE had gemeend dat, rekening houdend met het eigenlijke doel van de openbare parkings en met het feit dat ze reeds aan een bijzondere reglementering onderworpen zijn waardoor de regering hun inplanting en hun uitbating van dichtbij kan controleren, de toepassing van hoofdstuk 3 van het BWLKE niet noodzakelijk en evenmin gerechtvaardigd leek (Ontwerp van ordonnantie van het Brussels Wetboek van Lucht-, Klimaat- en Energiebeheersing, *Parl.St.*, Kamer, 2012-2013, nr. A-353/1, p.42). Op basis van de reacties stelt de regering vast dat de aldus uitgedrukte motivering bij de aanname van het BWLKE moet worden genuanceerd daar ze steunde op het idee dat een vrijgestelde openbare parking niet het voorwerp moest uitmaken van een definitie eigen aan het BWLKE en conform de doelstellingen ervan. Heel wat exploitanten van parkings beweren immers, om de betaling van de milieubelasting te ontlopen, dat hun zogenaamde "overtollige" parkeerplaatsen in de zin van artikel 2.3.51, 4°, van het huidige BWLKE zijn bestemd voor functies van "openbare parking". Daar meer bepaald nog geen enkele openbare parking al is erkend (en wetende dat het hoe dan ook niet bewezen is dat de openbare parkings in het kader van de "parkeerordonnantie" zouden worden erkend op basis van criteria die op passende wijze een oplossing bieden voor de risico's van fraude met betrekking tot de normen van het BWLKE), is het voor de bevoegde autoriteit ingewikkeld om, wanneer zij wordt geconfronteerd met een parking die de doelstellingen van het BWLKE omzeilt, te motiveren waarom zij weigert de parking als een "openbare parking" in de zin van artikel 2.3.51, 7°, van het BWLKE te erkennen of toe te staan. Er bestaat vandaag geen enkel besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat is genomen ter uitvoering van de

du 22 janvier 2009 et fixant les conditions d'agrément d'un « parking public ». La motivation de sa décision devient, par ailleurs, encore plus ardue lorsque le demandeur transmet un dossier incomplet ou imprécis. C'est pourquoi, il est proposé de clarifier la définition du « parking public » exempté au sens du CoBrACE et, partant, de modifier également sa dénomination : « "Parking public de desserte" » : *tout parking ou partie d'un parking dont les emplacements de parcage ne sont pas réservés à certains utilisateurs, qui n'est pas l'accessoire d'une autre affectation, et répondant aux exigences minimales fixées à l'Annexe 2.5 du Livre 2 ; sont assimilés à un parking public de desserte au sens du présent chapitre, les parkings de transit au sens de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et des arrêtés pris en vertu de cette ordonnance ou reconnus comme tels par le permis d'environnement qui les régit* ». Cette définition propre permettra une juste application du CoBrACE et d'atteindre le but qu'il poursuit. Pour éviter que des emplacements 'publics' – au sens où ils ne sont formellement pas réservés à certains utilisateurs – ne contournent les objectifs du CoBrACE dans la mesure où ils sont largement utilisés pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, la définition du parking public exempté intègre désormais déjà les exigences minimales fixées par le Gouvernement dans « l'Annexe 2.5 » de l'avant-projet d'ordonnance pour garantir que les emplacements peuvent être autorisés sans compromettre les objectifs du Chapitre 3 du CoBrACE, sans préjudice, bien évidemment, de l'exercice par l'autorité de son pouvoir d'appréciation habituel sur la demande de permis d'environnement. Ces exigences sont reprises à l'annexe 2.5 du Livre 2. Pour être qualifiés de parking public de desserte, les emplacements ne peuvent toujours pas être réservés à certains utilisateurs, cette exigence demeure, mais elle ne fait pas obstacle au système d'abonnement, pour autant qu'aucun emplacement ne soit réservé aux abonnés et que les exigences minimales précitées soient rencontrées. 7° et 8° En ce qui concerne la notion de « superficie de plancher » : - Les termes « situés sous le niveau du sol » sont supprimés ; on pense notamment aux équipements techniques qui sont de plus en plus souvent situés au dernier étage d'un immeuble plutôt qu'en sous-sol ; - La seconde phrase au point 9° précise les modalités de calcul de la superficie de plancher; cet ajout permet donc d'éviter toute ambiguïté à ce propos ; - L'ajout de la troisième phrase au point 9° a pour but d'exclure les superficies de plancher affectées aux fonctions exemptées visées à l'article 2.3.52, §2, alinéa 2 nouveau du calcul déterminant le nombre maximum d'emplacements de parcage admissible au sens de l'article 2.3.54 nouveau. En effet, l'intégration dans le calcul des superficies précitées serait discriminatoire et ne	ordonnantie van 22 januari 2009 en dat de voorwaarden voor erkenning van een "openbare parking" vastlegt. Het wordt overigens nog moeilijker om de beslissing te motiveren wanneer de aanvrager een onvolledig of onnauwkeurig dossier indient. Daarom wordt voorgesteld om de definitie van vrijgestelde "openbare parking" in de zin van het BWLKE te verduidelijken en bijgevolg ook de benaming ervan te wijzigen: "Openbare bedieningsparking": *elke parking of deel van een parking waarvan de plaatsen niet zijn voorbehouden voor bepaalde gebruikers, die niet bij een andere bestemming hoort en die voldoet aan de minimale eisen zoals bepaald in Bijlage 2.5 van Boek 2; worden gelijkgesteld met een openbare bedieningsparking in de zin van dit hoofdstuk, de transitparkings in de zin van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en van de krachtens deze ordonnantie genomen besluiten of die als zodanig erkend zijn door de milieuvergunning die ze regelt*". Deze eigen definitie zal een rechtvaardige toepassing van het BWLKE mogelijk maken en zal toelaten het doel van dit wetboek te verwezenlijken. Om te vermijden dat "openbare" parkeerplaatsen - in de zin dat ze niet uitdrukkelijk zijn voorbehouden voor bepaalde gebruikers - de doelstellingen van het BWLKE zouden omzeilen in de mate waarin ze in grote mate worden gebruikt in het kader van het woon-werkverkeer, omvat de definitie van vrijgestelde openbare parking voortaan de minimale eisen die de regering heeft vastgelegd in de "Bijlage 2.5" van de voorontwerp van ordonnantie met als doel te garanderen dat de parkeerplaatsen kunnen worden vergund zonder de doelstellingen van hoofdstuk 3 van het BWLKE in het gedrang te brengen, onverminderd - vanzelfsprekend - de uitoefening door de autoriteit van haar gebruikelijke beoordelingsbevoegdheid ten aanzien van de milieuvergunning. Deze eisen zijn opgenomen in bijlage 2.5 van Boek 2. Om te worden gekwalificeerd als openbare bedieningsparking, mogen de parkeerplaatsen nog steeds niet worden voorbehouden voor bepaalde gebruikers; deze eis blijft gehandhaafd, maar vormt geen obstakel voor het systeem van abonnement, op voorwaarde dat geen enkele plaats wordt voorbehouden voor de abonnees en dat er wordt voldaan aan voornoemde minimale eisen. 7° en 8° Wat betreft het begrip "vloeroppervlakte": - De woorden "gelegen onder het terreinniveau" worden geschrapt; we denken hierbij meer bepaald aan de technische voorzieningen die steeds vaker op de bovenste verdieping van een gebouw worden geïnstalleerd in plaats van in de kelder; - De tweede zin van punt 9° specificeert de berekening van de vloeroppervlakte; deze toevoeging voorkomt derhalve elke dubbelzinnigheid ter zake; - De toevoeging van de derde zin in punt 9° heeft als doel de vloeroppervlakten bestemd voor de vrijgestelde functies zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.52, §2, lid 2, uit te sluiten van de berekening tot vaststelling van het maximaal aantal toelaatbare parkeerplaatsen in de zin van het nieuwe artikel 2.3.54. De opname in de berekening

respecterait pas la finalité du CoBrACE ; - Au vu de ce qui précède, la notion de « superficie de plancher » ne s'entend donc plus au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol.	van voornoemde oppervlakten zou immers discriminerend zijn en niet beantwoorden aan het doel van het BWLKE; - Gelet op wat voorafgaat, heeft het begrip "vloeroppervlakte" dus niet langer de betekenis die het heeft in het Gewestelijk Bestemmingsplan.
9° Par souci de clarté et de cohérence, il est proposé de préciser que les véhicules fonctionnels sont ceux « à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) »;	9° Voor alle duidelijkheid en consistentie wordt voorgesteld te specificeren dat onder functionele voertuigen wordt verstaan voertuigen "met twee tot vier wielen (met uitzondering van fietsen en steps)";
10° Enfin, la notion « d'intérêt collectif et de service public » ne s'entend plus au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol. Ainsi par exemple, il était en tout état de cause peu compatible avec le principe d'exemplarité des pouvoirs publics d'accorder de manière trop large une exemption concernant des bâtiments « bureaux » dits publics. La création d'une définition propre au CoBrACE permet ainsi de rendre le Chapitre 3 du CoBrACE applicable :	10° Tot slot heeft het begrip "van collectief belang of van openbare diensten" niet langer de betekenis die het heeft in het Gewestelijk Bestemmingsplan. Het was hoe dan ook nauwelijks verenigbaar met het beginsel van voorbeeldfunctie van de overheid om niet op al te ruime wijze vrijstellingen te verlenen voor zogenaamde openbare "kantoorgebouwen". De vaststelling van een definitie eigen aan het BWLKE maakt het mogelijk om hoofdstuk 3 van het BWLKE toepasselijk te maken op:
- aux locaux abritant les services des pouvoirs locaux. En effet, le glossaire du Plan Régional d'Affectation du Sol (ci-après, « PRAS ») définit la notion de « bureau » notamment comme un local affecté « aux travaux de gestion ou d'administration (…), d'un service public, (…) ». Dès lors que ces locaux constituent des immeubles de bureau, leur exclusion se justifie difficilement au regard de l'objectif du CoBrACE repris de façon explicite à l'article 2.3.52, §1er nouveau. Une telle exclusion créerait, par ailleurs, une discrimination par rapport aux autres niveaux de pouvoirs établis à Bruxelles. C'est pourquoi, l'avant-projet d'ordonnance ne fait plus de distinction entre les locaux de gestion ou d'administration des pouvoirs locaux et les locaux de gestion ou d'administration des autres services publics.	- de lokalen waar de diensten van de plaatselijke besturen zijn ondergebracht. In de verklaring van de gebruikte termen van het Gewestelijk Bestemmingsplan (hierna "GBP") wordt het begrip "kantoor" immers meer bepaald gedefinieerd als een lokaal bestemd "voor beheers- of administratiewerkzaamheden (…), een openbare dienst, (…)". Daar deze lokalen kantoorgebouwen vormen, valt hun uitsluiting moeilijk te rechtvaardigen in het licht van het doel van het BWLKE zoals dat uitdrukkelijk wordt omschreven in het nieuwe artikel 2.3.52, §1. Bovendien zou een dergelijke uitsluiting aanleiding geven tot discriminatie ten aanzien van de andere bestuursniveaus die in Brussel zijn gevestigd. Om die reden maakt de voorontwerp van ordonnantie niet langer een onderscheid tussen de lokalen voor beheers- of administratiewerkzaamheden van de plaatselijke besturen en de lokalen voor beheers- of administratiewerkzaamheden van de andere openbare diensten;
- aux locaux abritant les services des assemblées parlementaires. En effet, il résulte de l'exposé des motifs du PRAS que les immeubles occupés par les institutions européennes, à l'exception de l'hémicycle parlementaire, sont considérés comme des bureaux (Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le Plan régional d'affectation du sol (Exposé des motifs), *M.B.*, 14.06.2001, pp. 20048 et 20053).	- de lokalen waar de diensten van de parlementaire vergaderingen zijn ondergebracht. Uit de verklarende nota van het GBP blijkt immers dat de gebouwen die de Europese instellingen innemen, met uitzondering van het halfrond van het Europees Parlement, worden beschouwd als kantoren (Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het Gewestelijk Bestemmingsplan (Verklarende nota), *B.S.*, 14.06.2001, pp. 20048 en 20053).
Cette définition de la notion « d'intérêt collectif et de service public » est intégrée dans un nouveau point 11° de l'article 2.3.51.	Deze definitie van het begrip "van collectief belang of van openbare diensten" wordt opgenomen in een nieuw punt 11° van artikel 2.3.51.
Article 3 Cette modification est liée à l'ajout des objectifs spécifiques du Chapitre 3 du CoBrACE dans le corps du texte de l'article 2.3.52.	*Artikel 3* Deze wijziging houdt verband met de toevoeging van de specifieke doelstellingen van hoofdstuk 3 van het BWLKE in het corpus van artikel 2.3.52.
Article 4 La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 2.3.52 du CoBrACE.	*Artikel 4* De becommentarieerde bepaling stelt voor om de volgende wijzigingen aan te brengen in artikel 2.3.52 van het BWLKE.
1° Pour plus de clarté et afin de les mettre en évidence, la disposition commentée propose de reprendre les objectifs spécifiques du Chapitre 3 du CoBrACE, tels que déjà exprimés	1° Om redenen van duidelijkheid en om ze onder de aandacht te brengen, stelt de becommentarieerde bepaling voor om de

dans le commentaire des articles 2.3.51 à 2.3.63 du CoBrACE (Projet d'Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, *Doc.parl.*, Chambre, 2012-2013, n°A-353/1, p.41). Seuls les déplacements effectués en véhicule à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) sont visés par le paragraphe 1er de la disposition commentée. Ces objectifs spécifiques doivent, toutefois, être lus conjointement avec l'article 1.2.1. du Titre I du Livre Ier du CoBrACE dans la mesure où le Chapitre 3 du CoBrACE contribue à poursuivre les objectifs généraux et transversaux y énoncés.	specifieke doelstellingen van hoofdstuk 3 van het BWLKE over te nemen, zoals ze al worden geformuleerd in de commentaar bij de artikelen 2.3.51 tot 2.3.63 van het BWLKE (Ontwerp van ordonnantie van het Brussels Wetboek van Lucht-, Klimaat- en Energiebeheersing, *Parl.St.*, Kamer, 2012-2013, nr. A-353/1, p.41). Paragraaf 1 van de becommentarieerde bepaling heeft enkel betrekking op gemotoriseerde voertuigen met twee of vier wielen (met uitzondering van fietsen en steps). Deze specifieke doelstellingen moeten echter samen worden gelezen met artikel 1.2.1 van Titel I van Boek I van het BWLKE daar hoofdstuk 3 van het BWLKE bijdraagt tot de verwezenlijking van de daar beschreven algemene en transversale doelstellingen.
2° Au niveau des emplacements qui ont une affectation mixte, le libellé actuel du CoBRACE ne reflète que de manière imparfaite la volonté du législateur. Pour les emplacements destinés à des fonctions de logement et de parking public, il n'est pas exigé, en effet, contrairement à ce qui est prévu pour les autres activités exemptées, qu'ils soient « exclusivement » réservés à ces deux premières fonctions. Un emplacement qui serait réservé, pendant les jours ouvrables, à une affectation de bureau et, en dehors de ceux-ci, à du logement, pourrait être considéré comme échappant au CoBRACE. Au cours des travaux préparatoires, il avait toutefois été affirmé que « ces dispositions ont été conçues et rédigées pour que, dans le cas concret d'un usage 'mixte' systématique [à des fins de logement et de bureau], les emplacements soient considérés comme du parking de bureau, et dès lors soumis à la charge environnementale des emplacements» – ce que ne reflète que de manière imparfaite le libellé du CoBRACE. En vue d'une plus grande cohérence et afin d'éviter tout sujet à discussion, l'article 2.3.52, § 2, alinéa 2, 1° et 2° précise désormais que seuls les emplacements de parcage exclusivement affectés à des fonctions de logement et/ ou à des fonctions de parking public de desserte échappent au champ d'application du Chapitre 3 du CoBrACE.	2° Wat betreft de parkeerplaatsen met een gemengde bestemming is de huidige formulering van het BWLKE geen perfecte weergave van de bedoeling van de wetgever. Voor parkeerplaatsen bestemd voor functies van bewoning en openbare parking wordt er immers niet geëist, in tegenstelling met wat er is bepaald voor de andere vrijgestelde activiteiten, dat ze "exclusief" worden voorbehouden voor deze eerste twee functies. Een parkeerplaats die op werkdagen voorbehouden zou zijn voor een bestemming als kantoor en, op andere dagen, voor bewoning, zou kunnen worden beschouwd als een plaats waarop het BWLKE niet van toepassing is. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden werd echter gesteld dat "deze bepalingen werden ontworpen en opgesteld opdat, in het concrete geval van stelselmatig 'gemengd' gebruik [voor bewoning en kantoor], de parkeerplaatsen zouden worden beschouwd als kantoorparking waardoor ze onderworpen zijn aan de milieubelasting op de parkeerplaatsen" – dit is slechts een onvolkomen weergave van de formulering van het BWLKE. Met het oog op grotere samenhang en om elke discussie te voorkomen bepaalt artikel 2.3.52, §2, lid 2, 1° en 2°, voortaan dat alleen parkeerplaatsen die exclusief zijn voorbehouden voor woonfuncties en/of functies van openbare bedieningsparking niet behoren tot het toepassingsgebied van hoofdstuk 3 van het BWLKE.
Par ailleurs, la disposition commentée ajoute un point 5 à l'alinéa 2 du paragraphe 2 afin de permettre également l'exclusion du champ d'application du Chapitre 3 du CoBrACE des emplacements de parcage exclusivement affectés à plusieurs de ces fonctions énumérées aux points 1 à 4 de l'article précité.	Bovendien voegt de becommentarieerde bepaling een punt 5 toe aan lid 2 van paragraaf 2 om toe te laten dat ook parkeerplaatsen die exclusief bestemd zijn voor meerdere van de functies zoals bedoeld in de punten 1 tot 4 van voornoemd artikel kunnen worden uitgesloten van het toepassingsgebied van hoofdstuk 3 van het BWLKE.
Le nouvel alinéa 3 du §2 introduit par la disposition commentée vise quant à lui à inscrire explicitement à l'article 2.3.52, §2, alinéa 3 nouveau que c'est au demandeur de certificat ou de permis (et non pas à l'autorité compétente) de démontrer, dossier et pièces justificatives à l'appui, que tout ou partie de l'emplacement de parcage visé par sa demande relève d'une ou de plusieurs des exemptions visées au paragraphe 2, alinéa 2 de l'article précité. L'efficacité du Chapitre 3 du CoBrACE actuel se trouve ainsi renforcée de même que les exploitants concernés responsabilisés.	Het nieuwe lid 3 van §2, zoals ingevoerd door de becommentarieerde bepaling, heeft dan weer tot doel in het nieuwe artikel 2.3.52, §2, lid 3, uitdrukkelijk te bepalen dat het de taak is van de aanvrager van een certificaat of een vergunning (en dus niet van de bevoegde autoriteit) om aan te tonen, met behulp van een dossier en bewijsstukken, dat het geheel of een deel van de parking die het voorwerp is van zijn aanvraag onder de toepassing valt van een of meerdere van de vrijstellingen bedoeld in paragraaf 2, lid 2, van voornoemd artikel. Zo wordt de doeltreffendheid van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE versterkt en worden de betrokken exploitanten geresponsabiliseerd.
3° La disposition commentée précise toutefois, par le biais d'un paragraphe 3 nouveau, que le demandeur devra, pour l'obtention d'une exemption sur base de l'article 2.3.52, §2, 2° nouveau (emplacement de parcage affecté à une fonction de « parking public de desserte »), également fournir un	3° De becommentarieerde bepaling verduidelijkt echter, aan de hand van een nieuwe paragraaf 3, dat de aanvrager ook een "bezettingsprogramma" moet verstrekken om een vrijstelling te verkrijgen op basis van het nieuwe artikel 2.3.52, §2, 2°

« programme d'occupation ». Par souci de complétude, le paragraphe 3 nouveau établit les différents éléments devant faire partie intégrante de ce « programme d'occupation ». Il y est également précisé que ces éléments doivent être conformes aux indications figurant à « l'Annexe 2.5 ». En outre, la disposition commentée prévoit l'imposition de conditions d'exploitation relatives aux mesures visées à l'article 2.3.52., §3, 4°, tels que la réalisation d'histogrammes périodiques de suivi de la fréquentation d'entrée et de sortie et du taux d'occupation, les relevés de données, etc. afin de permettre à Bruxelles Environnement d'assurer le suivi du programme par l'exploitant et de vérifier que le parking public de desserte, reconnu comme tel, continue à répondre aux exigences minimales pendant toute la durée de son exploitation. L'introduction de ce nouveau paragraphe permet, par ailleurs, de souligner que l'exploitant doit transmettre au plus tard pour le 1er septembre de chaque année, en vue du contrôle annuel de l'affectation de parking public de desserte, un dossier conforme comprenant toutes les données visées à l'article 2.3.52, §3, 4° nouveau, et au minimum les résultats et l'analyse des comptages requis en vertu de l'Annexe 2.5 nouveau et, le cas échéant, en vertu des indications complémentaires contenues dans les conditions explicites d'exploitation. A défaut, les titulaires de permis d'environnement concernés sont présumés de manière irréfragable conserver ou établir des emplacements de parcage en violation des termes de leur permis, qui seront par conséquent intégralement soumis à la charge environnementale au taux le plus élevé. Enfin, les pouvoirs d'instruction de l'autorité compétente amenée à statuer sont dorénavant définis clairement au troisième alinéa du paragraphe 3 nouveau, ce qui lui donne plus de légitimité. 4° Il est proposé, toujours dans un souci d'harmonisation terminologique dans l'ensemble du Chapitre 3, d'ajouter les termes « à moteur de deux à quatre roues (à l'exception des bicyclettes et des trottinettes) » après le terme « véhicules ». Enfin, la réécriture du paragraphe 4, alinéas 3 et 4 de la disposition commentée vise à préciser, que les termes « parking public », tels que conservés dans cette disposition (alors qu'ils sont remplacés par la nouvelle notion de parking public de desserte pour le surplus), doivent s'entendre au sens de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. *Article 5* Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier. *Article 6* Cette modification est liée aux modifications réalisées au sein des articles 2.3.51, 4°, 2.3.52*bis* et 2.3.54 ayant trait au remplacement des termes « autorisé(s) » par le terme « admissible(s) ». Cette modification permet d'harmoniser les	(parkeerplaats voorbehouden voor een functie van "openbare bedieningsparking"). Volledigheidshalve bepaalt de nieuwe paragraaf 3 welke verschillende elementen moeten worden opgenomen in dit "bezettingsprogramma". Er wordt ook bepaald dat deze elementen moeten beantwoorden aan de aanwijzingen van "Bijlage 2.5". Bovendien legt de becommentarieerde bepaling exploitatievoorwaarden op met betrekking tot de maatregelen zoals bedoeld in artikel 2.3.52, §3, 4°, zoals de opmaak van periodieke histogrammen voor opvolging van de frequentie aan de in- en uitgang en van de bezettingsgraad, gegevensmetingen enzovoort, met als doel het voor Leefmilieu Brussel mogelijk te maken de opvolging van het programma door de exploitant te controleren en erop toe te zien dat de openbare bedieningsparking, die als zodanig is erkend, blijft voldoen aan de minimale eisen voor de volledige exploitatieduur. De invoering van deze nieuwe paragraaf laat ook toe te benadrukken dat de exploitant uiterlijk op 1 september van elk jaar, met het oog op de jaarlijkse controle van de bestemming van openbare bedieningsparking, een conform dossier moet indienen met alle gegevens bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.52, §3, 4°, en ten minste de resultaten en de analyse van de tellingen die vereist zijn krachtens de nieuwe Bijlage 2.5 en, in voorkomend geval, krachtens de aanvullende vermeldingen in de uitdrukkelijke exploitatievoorwaarden. Bij gebreke daarvan worden de betrokken milieuvergunninghouders op onweerlegbare wijze geacht parkeerplaatsen te behouden of te creëren in strijd met de voorwaarden van hun vergunning; bijgevolg zullen die parkeerplaatsen onderworpen zijn aan de milieubelasting tegen het hoogste tarief. Tot slot worden de onderzoeksbevoegdheden van de bevoegde autoriteit die een beslissing moet nemen voortaan duidelijk gedefinieerd in het derde lid van de nieuwe paragraaf 3, wat aan deze autoriteit nog meer legitimiteit verleent. 4° Eveneens met het oog op de harmonisatie van de terminologie in hoofdstuk 3 wordt voorgesteld om na het woord "voertuigen" de woorden "motorvoertuigen op twee tot vier wielen (met uitzondering van fietsen en scooters)" toe te voegen. Tot slot heeft de herformulering van paragraaf 4, alinea's 3 en 4 van de becommentarieerde bepaling tot doel nader te bepalen dat het begrip "openbare parking", zoals behouden in deze bepaling (terwijl het voor het overige wordt vervangen door het nieuwe begrip "openbare bedieningsparking"), moet worden begrepen in de zin van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. *Artikel 5* Deze bepaling behoeft geen bijzondere commentaar. *Artikel 6* Deze wijziging houdt verband met de wijzigingen die zijn aangebracht in de artikelen 2.3.51, 4°, 2.3.52*bis* en 2.3.54 met betrekking tot de vervanging van het woord "toegestane" door

termes utilisés. *Article 7* La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 2.3.53 du CoBrACE. 1° Il s'agit ici de corriger une erreur de plume dans le texte d'origine. Effectivement, dès lors que l'article 2.3.53 du CoBrACE se trouve sous une section (« Section 3 – Nombre d'emplacements de parcage admissible dans un parking »), il va de soi qu'il faut remplacer les termes « du présent chapitre » par « de la présente section ». 2°, 3° et 4° L'avant-projet d'ordonnance apporte certaines clarifications aux points 1 et 2 du paragraphe 5 de l'article 2.3.53 afin de rendre les règles applicables aux zones d'accessibilité plus lisibles/ compréhensibles. 4° Cette modification est réalisée afin d'harmoniser les termes utilisés sous l'article 2.3.53. 5° Le paragraphe 7 de l'article 2.3.53 est ainsi modifié en ce sens que la carte d'accessibilité ne sera mise à jour que lorsque cela s'avère nécessaire. En effet, le retour d'expérience démontre qu'une périodicité prédéfinie n'est pas nécessairement justifiée. *Article 8* A l'article 2.3.54 du CoBrACE, les modifications suivantes sont apportées. 1° Conformément à l'objectif de la réforme, décrit à la section 3 des commentaires généraux, la disposition commentée prévoit, désormais, que les seuils d'admissibilité ne bénéficieront aux emplacements de parking que lorsque, selon le dossier de demande de certificat d'environnement, de permis d'environnement, de prolongation de permis d'environnement ou de modification du permis d'environnement présenté, le parking ou la partie de parking dessert un ou plusieurs immeuble(s) précisément identifiés. Ce n'est qu'à cette condition que l'autorité compétente peut déterminer, au vu du dossier qui lui est soumis sous la responsabilité du demandeur, quelles superficies sont desservies par le parking considéré, et dans quelle zone ces superficies desservies sont situées, étant précisé que, désormais, il sera tenu compte de superficies situées en dehors de l'unité technique et géographique d'exploitation visée par la demande de permis, pour autant que la « déclaration CoBrACE » visée à l'article 2.3.54*bis* nouveau soit jointe. Il est évident qu'une superficie déterminée de bureaux ne peut être mentionnée dans plus d'une demande de permis de parking pour justifier le nombre d'emplacements admissible visé à l'article 2.3.54, §1er. Par ailleurs, la disposition commentée supprime toute référence à la question de savoir si les emplacements de parcage sont l' « accessoire » d'immeubles. Sous l'actuelle formulation, les seuils établis par le CoBrACE s'appliquent aux	het woord "toelaatbare". Deze wijziging laat toe de gebruikte terminologie te harmoniseren. *Artikel 7* De becommentarieerde bepaling stelt voor om de volgende wijzigingen aan te brengen in artikel 2.3.53 van het BWLKE. 1° Het gaat er hier om een schrijffout in de originele tekst te verbeteren. Daar artikel 2.3.53 van het BWLKE immers is opgenomen in een afdeling ("Afdeling 3 – Aantal toelaatbare parkeerplaatsen op een parking"), moet de uitdrukking "van dit hoofdstuk" natuurlijk worden vervangen door de uitdrukking "van deze afdeling". 2°, 3° en 4° De voorontwerp van ordonnantie brengt enige verduidelijking aan bij de punten 1 en 2 van paragraaf 5 van artikel 2.3.53 om de regels die van toepassing zijn op de bereikbaarheidszones leesbaarder / begrijpelijker te maken. 4° Deze wijziging heeft als doel de in artikel 2.3.53 gebruikte termen te harmoniseren. 5° Paragraaf 7 van artikel 2.3.53 wordt gewijzigd in de zin dat de bereikbaarheidskaart pas zal worden bijgewerkt wanneer dat noodzakelijk blijkt. De ervaring leert immers dat een van tevoren vastgestelde periodiciteit niet noodzakelijk gerechtvaardigd is. *Artikel 8* In artikel 2.3.54 van het BWLKE worden volgende wijzigingen aangebracht: 1° Overeenkomstig het doel van de hervorming, zoals beschreven in afdeling 3 van de algemene commentaar, bepaalt de becommentarieerde bepaling voortaan dat de drempels inzake toelaatbaarheid enkel ten goede zullen komen van de parkeerplaatsen wanneer, volgens het ingediende dossier van aanvraag van milieucertificaat, van milieuvergunning, van verlenging van milieuvergunning of van wijziging van milieuvergunning, de parking of het deel van de parking een of meerdere gebouwen bedient dat/die nauwkeurig wordt (worden) geïdentificeerd. Alleen tegen deze voorwaarde kan de bevoegde autoriteit bepalen, op grond van het dossier dat aan haar wordt overgelegd onder de verantwoordelijkheid van de aanvrager, welke oppervlakten worden bediend door de betrokken parking en in welke zone deze bediende oppervlakten gelegen zijn, met dien verstande dat er voortaan rekening zal worden gehouden met oppervlakten die gelegen zijn buiten de technische en geografische exploitatie-eenheid die het voorwerp uitmaakt van de vergunningsaanvraag, voor zover de "verklaring BWLKE" zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.54*bis* wordt bijgevoegd. Het is duidelijk dat een welbepaalde kantooroppervlakte niet kan worden vermeld in meer dan één aanvraag van vergunning voor een parking ter rechtvaardiging van het toelaatbare aantal parkeerplaatsen zoals bedoeld in artikel 2.3.54, §1. Voorts schrapt de becommentarieerde bepaling elke verwijzing naar de kwestie te weten of de parkeerplaatsen "bijhorend" zijn bij gebouwen. In de huidige formulering zijn de door het

parkings qui sont l'« accessoire » - sans que la notion ne soit définie - d'immeubles qui abritent une activité qui n'est pas exemptée. D'aucuns pouvaient considérer que le parking qui est « autonome » - parce qu'il n'a aucun lien physique ou juridique réel avec l'immeuble qu'il dessert factuellement - ne pouvait se confondre avec celui qui est « accessoire ». Le Gouvernement clarifie dès lors le fait générateur et confirme que désormais tout parking est soumis aux normes, qu'il soit « accessoire » ou non, et, notamment, aux seuils de l'article 2.3.54, §1er, si l'exploitant établit le lien de desserte entre son parking et une superficie déterminée dans un immeuble.	BWLKE vastgestelde drempels van toepassing op de parkings die "bijhorend" zijn - zonder dat dit begrip nader wordt gedefinieerd - bij gebouwen waarin een niet-vrijgestelde activiteit wordt uitgeoefend. Sommigen waren van mening dat een "autonome" parking - bij gebreke van enige reële fysieke of juridische band met het gebouw dat deze parking in de feiten bedient - niet kon worden verward met een "bijhorende" parking. De regering verduidelijkt bijgevolg het aanleidinggevend feit en bevestigt dat voortaan elke parking onderworpen is aan de normen, ongeacht of die parking al dan niet "bijhorend" is, en inzonderheid aan de drempels van artikel 2.3.54, §1, indien de exploitant het bewijs levert van de relatie van bediening tussen zijn parking en een welbepaalde oppervlakte in een gebouw.
2° Il est, par ailleurs, proposé de remplacer le terme « autorisé » par le terme « admissible » dans un souci d'harmonisation terminologique.	2° Bovendien wordt voorgesteld om het woord "toegestane" te vervangen door het woord "toelaatbare" met als doel de terminologie te harmoniseren.
3° Pour plus de clarté et afin d'harmoniser les termes utilisés dans le Chapitre 3, le terme « d'environnement » est ajouté après celui de « permis » ;	3° Ter verduidelijking en om de in hoofdstuk 3 gebruikte termen te harmoniseren, wordt na "vergunning" de term "milieu" toegevoegd.
4° Cette modification est liée à la modification réalisée au sein des articles 2.3.51, 10°. Cette modification permet d'harmoniser les termes utilisés.	4° Deze wijziging houdt verband met de wijziging in de artikelen 2.3.51, 10°. Met deze wijziging worden de gebruikte termen geharmoniseerd.
5° Cette précision est ajoutée dès lors que le lien – notamment historique – entre les emplacements de parcage et les m² de bureaux est plus ténu lorsque ces derniers sont situés en dehors de l'unité technique et géographique du parking. L'octroi de dérogations dans le cadre de l'article 2.3.54bis nouveau n'est donc pas justifié.	5° Deze verduidelijking wordt toegevoegd daar het verband – meer bepaald het historisch verband – tussen de parkeerplaatsen en de kantooroppervlakte in m² minder duidelijk is wanneer die parkeerplaatsen buiten de technische en geografische eenheid van de parking liggen. De toekenning van afwijkingen in het kader van het nieuwe artikel 2.3.54bis is dus niet gerechtvaardigd.
6° Un 7ième alinéa est ajouté au paragraphe 4 de l'article 2.3.54 tel que clarifiant que les emplacements autorisés en dérogation ne pourront plus bénéficier de l'application de l'article 13ter, §§2 à 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (ci-après, « OPE ») moyennant le paiement de la charge environnementale. Un emplacement autorisé en dérogation n'est donc pas considéré comme excédentaire et perd le cas échéant définitivement cette nature. En d'autres termes, en sollicitant des emplacements dérogatoires, le titulaire du permis d'environnement renonce définitivement et irrévocablement à les voir reprendre un jour la casquette « d'emplacement de parcage excédentaire ». A supposer qu'il ne puisse plus bénéficier de la dérogation à l'avenir (la situation ne le justifiant plus par exemple), cet emplacement ne pourra donc plus être conservé moyennant paiement de la charge par application de la clause de sauvegarde de l'article 13ter précitée de l'OPE. Cette disposition confirme le régime actuel, mais de manière expresse.	6° Er wordt een 7de lid toegevoegd aan paragraaf 4 van artikel 2.3.54 om te verduidelijken dat de bij wijze van afwijking vergunde parkeerplaatsen niet langer de toepassing zullen kunnen genieten van artikel 13ter, §§2 tot 4, van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen (hierna "OMV") in ruil voor de betaling van de milieubelasting. Een bij wijze van afwijking vergunde parkeerplaats wordt dus niet als een overtollige parkeerplaats beschouwd en verliest desgevallend definitief deze aard. Met andere woorden, door een aanvraag van afwijkende parkeerplaatsen in te dienen, verzaakt de houder van de milieuvergunning definitief en onherroepelijk aan de mogelijkheid dat ze op een dag worden beschouwd als "overtollige parkeerplaatsen". Aangenomen dat deze parkeerplaats in de toekomst niet langer de vrijstelling zal kunnen genieten (bv. omdat de situatie zulks niet langer rechtvaardigt), kan deze plaats dus niet langer worden behouden in ruil voor de betaling van de belasting, bij toepassing van de voornoemde vrijwaringsclausule van artikel 13ter van de OMV. Deze bepaling bekrachtigt de huidige regeling maar doet dat op expliciete wijze.
7° Enfin, l'avant-projet d'ordonnance insère un 5ième paragraphe à l'article 2.3.54 selon lequel tous les emplacements de parcage soumis au CoBrACE doivent être considérés comme inadmissibles (pour un nouveau parking) ou excédentaires (pour un parking existant), et le cas échéant soumis à la charge environnementale, s'il ne ressort pas du dossier de demande de permis déposé par l'exploitant que le parking dessert un immeuble ou une partie d'immeuble	7° Tot slot voegt de voorontwerp van ordonnantie een 5de paragraaf toe aan artikel 2.3.54 die bepaalt dat alle aan het BWLKE onderworpen parkeerplaatsen als ontoelaatbaar (voor een nieuwe parking) of overtollig (voor een bestaande parking) moeten worden beschouwd, en in voorkomend geval worden onderworpen aan de milieubelasting, indien uit het door de

précisément identifié(e) au sens de l'article 2.3.54, §1er, ni qu'il est exempté. L'efficacité du Chapitre 3 du CoBrACE actuel se trouve ainsi renforcée, dès lors qu'il définit de manière hermétique le régime applicable à chaque demande de permis relative à un parking, en fonction des choix opérés par l'exploitant :

- Soit l'exploitant démontre, à l'appui de son dossier et pièces justificatives, que son parking dessert une fonction exemptée au sens de l'article 2.3.52, § 2 du CoBrACE, tel qu'adapté. Dans ce cas le Chapitre 3 du CoBrACE ne lui sera pas appliqué ;
- Soit l'exploitant démontre, à l'appui de son dossier et pièces justificatives, que son parking dessert un immeuble dont la fonction n'est pas exemptée (la fonction de « bureau », par exemple). Dans ce cas les seuils des zones A, B ou C visés à l'article 2.3.54, §1er du CoBrACE lui seront appliqués ;
- Soit, l'exploitant ne démontre, à l'appui de son dossier et pièces justificatives, ni que son parking dessert une fonction exemptée, ni que son parking dessert un immeuble déterminé. Dans ce cas, s'il s'agit d'un nouveau parking, les emplacements de parking seront tout simplement refusés. S'il s'agit d'un parking existant, ces emplacements seront considérés comme excédentaires au sens de l'article 2.3.54, §5 et donc soumis à la charge environnementale prévue à l'article 2.3.56*bis*, §1er. Sur ce dernier point, il est en effet écrit à l'article 2.3.54,§5 qu'en l'absence de dossier prouvant soit l'exemption, soit la mise à disposition d'immeubles identifiés (bureaux), aucun emplacement ne peut être autorisé. Le nombre d'emplacements admissible dans cette hypothèse est donc égal à 0. Or, d'après l'article 2.3.51, 4°, l'emplacement de parcage excédentaire est "*un emplacement de parcage tel que défini au 3° qui excède le nombre d'emplacements admissible tel que celui-ci est déterminé en vertu des articles 2.3.53 et 2.3.54, en ce compris le paragraphe 4 de l'article 2.3.54*". Donc, dans le cas de figure visé à l'article 2.3.54, §5, tous les emplacements excèdent le nombre admissible, et ils sont tous excédentaires.

Article 9

Cette modification résulte de l'insertion d'une nouvelle section au sein du Chapitre 3 du Titre 2 du Livre 1er du CoBrACE.
L'ancienne « Section 4 – Charge environnementale » du Chapitre 3 du Titre 2 du Livre 1er du CoBrACE devient donc la nouvelle Section 5 du Chapitre 3 du Titre 2 du Livre 1er du CoBrACE intitulée « Section 5 – Charge environnementale ».

Article 10

Le Chapitre 3 du CoBrACE actuel ne prévoit aucun cadre légal pour la mise en commun d'emplacements de parcage entre

exploitant ingediende dossier van vergunningsaanvraag niet blijkt dat de parking een (deel van een) gebouw bedient dat nader wordt geïdentificeerd in de zin van artikel 2.3.54, §1, noch dat de parking is vrijgesteld. De doeltreffendheid van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE wordt aldus versterkt, daar het op hermetische wijze de regeling vaststelt die van toepassing is op elke vergunningsaanvraag voor een parking, afhankelijk van de door de exploitant gemaakte keuzes:

- Ofwel toont de exploitant aan de hand van zijn dossier en bewijsstukken aan dat zijn parking een vrijgestelde functie vervult in de zin van artikel 2.3.52, § 2, van het BWLKE, zoals aangepast. In dat geval is hoofdstuk 3 van het BWLKE voor hem niet van toepassing;
- Ofwel toont de exploitant aan de hand van zijn dossier en bewijsstukken aan dat zijn parking een gebouw bedient waarvan de functie niet is vrijgesteld (bv. kantoorfunctie). In dit geval zijn de drempels van de zones A, B of C zoals bedoeld in artikel 2.3.54, §1, van het BWLKE erop van toepassing;
- Ofwel toont de exploitant aan de hand van zijn dossier en bewijsstukken niet aan dat zijn parking een vrijgestelde functie bedient en evenmin dat zijn parking een welbepaald gebouw bedient. In dit geval worden de parkeerplaatsen eenvoudigweg geweigerd indien het om een nieuwe parking gaat. Zo het om een bestaande parking gaat, worden deze parkeerplaatsen als overtollig beschouwd in de zin van artikel 2.3.54, §5, en zijn ze dus onderworpen aan de milieubelasting zoals bedoeld in artikel 2.3.56*bis*, §1. Wat betreft dit laatste punt staat er in artikel 2.3.54, §5, inderdaad dat geen enkele parkeerplaats kan worden toegestaan bij gebreke van een dossier waaruit ofwel de vrijstelling ofwel de terbeschikkingstelling ten behoeve van geïdentificeerde gebouwen (kantoren) blijkt. Het aantal toelaatbare parkeerplaatsen in deze hypothese is bijgevolg gelijk aan 0. Artikel 2.3.51, 4°, bepaalt echter dat de overtollige parkeerplaats "*een parkeerplaats is zoals gedefinieerd in punt 3° die het toelaatbare aantal parkeerplaatsen overschrijdt zoals dit laatste is vastgesteld krachtens de artikelen 2.3.53 en 2.3.54, met inbegrip van paragraaf 4 van artikel 2.3.54*". In het geval zoals bedoeld in artikel 2.3.54, §5, overschrijden alle parkeerplaatsen dus het toelaatbare aantal en zijn ze dus alle overtollig.

Artikel 9

Deze wijziging vloeit voort uit de invoeging van een nieuwe afdeling in hoofdstuk 3 van Titel 2 van Boek 1 van het BWLKE.
De vroegere "Afdeling 4 – Milieubelasting" van Hoofdstuk 3 van Titel 2 van Boek 1 van het BWLKE wordt dus de nieuwe Afdeling 5 van Hoofdstuk 3 van Titel 2 van Boek 1 van het BWLKE, getiteld "Afdeling 5 – Milieubelasting".

Artikel 10

Hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE stelt geen rechtskader vast

plusieurs sites ne faisant pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation. Les seules possibilités ouvertes aux demandeurs pour la mise en commun précitée sont donc i) la fusion des unités techniques et géographiques d'exploitation et des permis d'environnement avec l'imposition préalable d'une cotitularité des permis d'environnement des sites concernés d'une part ou, à tout le moins, que ii) l'exploitant des bureaux devienne titulaire du permis d'environnement relatif aux emplacements de parcage. Or, il serait intéressant, pour des immeubles sans emplacements de parcage (ou avec un nombre en-dessous du quota maximal admis par le CoBrACE) de pouvoir faire valoir leur superficie de plancher utile pour l'exploitation d'emplacements de parcage situés sur un autre site. De même qu'il serait intéressant pour un immeuble avec parkings comportant suffisamment d'emplacements de parcage que pour en « louer » à un immeuble sans emplacements de parcage situé sur un autre site. Pareillement, il serait profitable à un exploitant de parking autonome de pouvoir mettre à disposition d'immeubles sans emplacements de parcage (ou avec un nombre en-dessous du quota maximal admis par le CoBrACE) situés sur un autre site, son parking. Ce nouvel article vient combler cette lacune en donnant un cadre légal à la mise en commun d'emplacements de parcage entre plusieurs sites ne faisant pas partie de la même unité technique et géographique d'exploitation. En offrant cette troisième possibilité aux exploitants de parkings, l'application de cette mise en commun se trouve facilitée. L'exemple suivant permet d'illustrer ce nouvel article: l'immeuble A dispose de parkings mais pas de bureaux. A l'inverse, l'immeuble B dispose de bureaux mais pas de parkings. Grâce à l'introduction de l'article 2.3.54*bis* nouveau, les emplacements de parcage de l'immeuble A peuvent dorénavant être mis à disposition de l'immeuble B. L'immeuble A peut par conséquent justifier ses emplacements de parcage sur la base des superficies de bureaux de l'immeuble B. Le Gouvernement souligne que : - Pour des raisons d'efficience/ d'efficacité, le déclarant est la personne physique ou morale titulaire de droits réels sur l'immeuble ou partie d'immeuble, qui entend utiliser les emplacements de parcage, dès lors qu'il ne dispose pas d'emplacements ou un nombre insuffisant d'emplacements dans son propre établissement/ immeuble ou partie d'immeuble ; il s'agit donc du titulaire de droits réels sur l'immeuble ou partie de l'immeuble appelé(e) à être desservi(e) par les emplacements de parcage concernés par la « déclaration CoBrACE » ; - L'accès piéton de l'immeuble ou partie d'immeuble, appelé à être desservi(e) par les emplacements de parcage concernés par la « déclaration CoBrACE », doit être situé dans un rayon de maximum 500 m d'une entrée piétonne du parking (correspondant à la distance qu'un piéton peut parcourir aisément quotidiennement entre son lieu de stationnement et sa destination finale). L'ajout d'une telle	voor het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere sites die niet tot dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid behoren. De enige mogelijkheden voor de aanvragers om voornoemd gedeeld gebruik mogelijk te maken, bestaan in i) de fusie van de technische en geografische exploitatie-eenheden en de milieuvergunningen met de voorafgaande voorwaarde van medehouderschap van de milieuvergunningen van de betrokken sites enerzijds of, ten minste, het feit dat ii) de exploitant van de kantoren de houder wordt van de milieuvergunning met betrekking tot de parkeerplaatsen. Het zou voor gebouwen zonder parkeerplaatsen (of met een aantal lager dan het maximaal aantal zoals toegestaan door het BWLKE) echter interessant zijn om hun nuttige vloeroppervlakte te kunnen doen gelden voor de exploitatie van parkeerplaatsen op een andere site. Evenzo zou het voor een gebouw met parkings met voldoende parkeerplaatsen interessant zijn om parkeerplaatsen te kunnen "verhuren" aan een gebouw zonder parkeerplaatsen op een andere site. Op die manier zou het voor een autonome exploitant van een parking rendabel zijn als hij zijn parking ter beschikking zou kunnen stellen van gebouwen zonder parkeerplaatsen (of met een aantal lager dan het maximaal aantal zoals toegelaten door het BWLKE) op een andere site. Dit nieuwe artikel vult deze leemte op door een rechtskader vast te stellen voor het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere sites die niet tot dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid behoren. Door deze derde mogelijkheid te bieden aan de exploitanten van een parking wordt de toepassing van dergelijk gedeeld gebruik bevorderd. Onderstaand voorbeeld laat toe dit nieuwe artikel te illustreren: gebouw A beschikt over parkings maar niet over kantoren. Omgekeerd beschikt gebouw B over kantoren maar niet over parkings. Dankzij de invoering van het nieuwe artikel 2.3.54*bis* kunnen de parkeerplaatsen van gebouw A voortaan ter beschikking worden gesteld van gebouw B. Bijgevolg kan gebouw A zijn parkeerplaatsen rechtvaardigen op basis van de kantooroppervlakte van gebouw B. De regering onderstreept wat volgt: - Om redenen van efficiëntie / doeltreffendheid is de aangever de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die houder is van zakelijke rechten op het gebouw of een deel van het gebouw, die zinnens is de parkeerplaatsen te gebruiken daar hij in zijn eigen inrichting / gebouw of deel van een gebouw geen parkeerplaatsen of slechts een onvoldoende aantal parkeerplaatsen heeft; het gaat dus om de houder van zakelijke rechten op het gebouw of deel van het gebouw dat zal worden bediend door de parkeerplaatsen die het voorwerp uitmaken van de "BWLKE verklaring"; - De voetgangerstoegang tot het gebouw of het deel van het gebouw dat moet worden bediend door de parkeerplaatsen waarop de "BWLKE verklaring" betrekking heeft, moet gelegen zijn binnen een straal van maximaal 500 m van een voetgangerstoegang tot de parking (wat overeenkomt met de afstand die een voetganger dagelijks vlot kan afleggen

distance permet de conserver un certain « lien réaliste» entre les emplacements de parcage et les m² de bureaux. En effet, l'absence d'un tel lien porterait atteinte à l'effet utile du Chapitre 3 du CobrACE ;

- Afin d'éviter toute ambiguïté avec le terme « déclaration » au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, il a été proposé d'ajouter le terme « CoBrACE » après celui de « déclaration(s) » ;
- Le titulaire du certificat ou du permis d'environnement et le déclarant sont solidairement responsables de l'exactitude des données contenues dans les « déclarations CoBrACE » qui les concernent et les mises à jour visées au paragraphe 3;
- Seul le titulaire du permis d'environnement du parking est responsable de l'exploitation et de la charge environnementale ;
- Les rôles du « déclarant » et du « titulaire du certificat ou du permis d'environnement » sont précisés ;
- Ladite déclaration « CoBrACE » est réalisée à l'appui d'un formulaire mis à disposition du demandeur de permis, ce qui facilite le contrôle réalisé par Bruxelles Environnement.

Au vu de ce qui précède, les possibilités suivantes s'offrent désormais à l'exploitant d'un parking existant au regard de ses emplacements de parcage excédentaires au sens de l'article 2.3.51, 4° nouveau :

1. Il peut décider de les conserver moyennant le paiement de la charge environnementale visée à la nouvelle Section 5 intitulée « Section 5 – Charge environnementale »;
2. Il peut décider de les supprimer définitivement ;
3. Il peut les réaffecter définitivement à des fonctions exemptées telles que visées à l'article 2.3.52, §2 nouveau ;
4. Il peut les mettre à disposition des riverains ;
5. Il peut les mutualiser avec d'autres sites qui ne bénéficient pas (ou pas assez) d'emplacements de parcage, comme expliqué ci-dessus.

Il est souligné que le principe de mutualisation des places de parkings et la responsabilisation du titulaire du permis d'environnement autorisant un parking, voulue par la présente réforme, se complètent et procèdent d'une même logique. En effet, le Chapitre 3 du CoBrACE actuel vise essentiellement la situation d'un établissement disposant de son parking. L'avant-projet d'ordonnance vise une évolution, d'une part, vers la mutualisation (c'est-à-dire la mise en commun des places de parking entre plusieurs sites telle qu'expliqué *supra*) et le changement de paradigme au niveau de la gestion, soit la responsabilisation du demandeur qui conçoit son parking en vue de son intégration dans son environnement.

Ces principes sont complémentaires. Les modifications apportées par l'avant-projet d'ordonnance ont pour conséquence qu'un parking ne peut certes plus être admis en région de Bruxelles-Capitale, à moins que son exploitant démontre à l'appui de sa demande de permis qu'il constitue un réel parking public répondant à certaines exigences (appelé

tussen zijn parkeerplaats en zijn eindbestemming). De toevoeging van een dergelijke afstand laat toe een zekere "realistische band" te behouden tussen de parkeerplaatsen en de m² aan kantoorruimte. Het ontbreken van een dergelijke band zou immers afbreuk doen aan het nut van hoofdstuk 3 van het BWLKE;

- Om elke dubbelzinnigheid met de term "verklaring" in de zin van het besluit van 5 juni 1997 inzake milieuvergunningen te vermijden, is voorgesteld om na "verklaring(en)" de term " BWLKE " toe te voegen;
- De houder van het milieucertificaat of de milieuvergunning en de aangever zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de juistheid van de gegevens in de "BWLKE" verklaringen" die op hen betrekking hebben en de bijwerkingen zoals bedoeld in paragraaf 3;
- Alleen de houder van de milieuvergunning voor de parking is aansprakelijk voor de exploitatie en de milieubelasting;

- De rollen van "aangever" en van "houder van het milieucertificaat of de milieuvergunning" worden nader beschreven;
- De bewuste verklaring "BWLKE' wordt gedaan aan de hand van een formulier dat ter beschikking van de aanvrager van de vergunning wordt gesteld; dit is bevorderlijk voor de controle door Leefmilieu Brussel.

Gelet op het voorgaande beschikt de exploitant van een bestaande parking voortaan over de volgende mogelijkheden met betrekking tot zijn overtollige parkeerplaatsen in de zin van het nieuwe artikel 2.3.51, 4°:

1. Hij kan beslissen ze te behouden tegen betaling van de milieubelasting zoals bedoeld in de nieuwe afdeling 5 met als titel "Afdeling 5 - Milieubelasting";
2. Hij kan beslissen om ze definitief te verwijderen;
3. Hij kan ze op definitieve wijze herbestemmen voor vrijgestelde functies zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.52, §2;
4. Hij kan ze ter beschikking stellen van de omwonenden;
5. Hij kan ze delen met andere sites die geen (of onvoldoende) parkeerplaatsen hebben, zoals hierboven nader toegelicht.

Er wordt onderstreept dat het principe van gedeeld gebruik van parkeerplaatsen en het beginsel van responsabilisering van de houder van de milieuvergunning voor een parking, zoals beoogd door de huidige hervorming, elkaar aanvullen en voortvloeien uit eenzelfde logica. Hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE heeft immers hoofdzakelijk betrekking op de situatie van een inrichting met een eigen parking. De voorontwerp van ordonnantie beoogt een evolutie, enerzijds, naar mutualisatie (i.e. gedeeld gebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere sites zoals uitgelegd *supra*) en, anderzijds, de paradigmaverschuiving op het vlak van beheer, bestaande in de responsabilisering van de aanvrager die zijn parking ontwerpt met het oog op de integratie ervan in zijn omgeving.

Deze principes vullen elkaar aan. De door de voorontwerp van ordonnantie aangebrachte wijzigingen hebben als gevolg dat een parking niet langer kan worden toegelaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tenzij de exploitant ervan tot staving

désormais « parkings public de desserte »), ou qu'il est exclusivement affecté à une ou plusieurs fonction(s) exemptée(s) (logements, industries, taxis, etc.) (*Voy*. article 2.3.52, §2, alinéa 2 nouveau) ou encore, dans tous les autres cas, qu'il dessert un immeuble spécialement identifié (*Voy*. article 2.3.54, §5 nouveau) et respecte dès lors les normes du CoBrACE au regard de la superficie utile de cet immeuble (seuils) (*Voy*. article 2.3.54, §1er nouveau). A défaut, s'il s'agit d'un nouveau parking, le permis sera nécessairement refusé. Dans le cas d'un parking existant, l'autorité compétente pourra certes proroger ou renouveler le permis à la demande de l'exploitant, mais les emplacements non « admissibles » seront réputés excédentaires (*Voy*. article 2.3.54, §5 nouveau) et donneront lieu au paiement de la charge environnementale, dont le taux ne cessera d'augmenter d'année en année.

Le demandeur de permis pour un parking doit donc établir le lien avec une affectation exemptée ou avec un immeuble, mais dans ce dernier cas, le parking et l'immeuble desservi ne doivent plus nécessairement se situer dans la même unité technique et géographique d'exploitation. La possibilité de joindre la déclaration visée à l'article 2.3.54*bis* nouveau au dossier de permis permet et favorise la mutualisation des emplacements de parcage entre plusieurs sites. L'objectif n'est pas, en effet, de lutter aveuglément contre les parkings, mais d'éviter que les immeubles non exemptés (bureaux, etc.) puissent mettre à la disposition des travailleurs un nombre trop important d'emplacements de parking susceptibles de faire obstacle au transfert modal au profit des alternatives aux véhicules motorisés de deux à quatre roues.

Article 11
Il est renvoyé au commentaire de la disposition qui insère la nouvelle section 4 intitulée « Section 4 – Déclaration annexée au permis ».

Article 12
Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 13
La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 2.3.56 du CoBrACE :

1° Cette modification résulte de l'introduction du nouveau paragraphe 5 à l'article 2.3.54. En effet, par application de l'article 2.3.54, §5 nouveau, les emplacements de parcage qui ne desservent aucun immeuble ou partie d'immeuble précisément identifié ou ne font pas l'objet d'une des exemptions visées à l'article 2.3.52, §2 doivent être considérés comme excédentaires au sens de l'article 2.3.51, 4° nouveau et doivent être soumis à la charge environnementale.
2° Les dispositions relatives au montant de base de la charge environnementale sont déplacées dans l'article 2.3.56*bis* nouveau afin de rationaliser la structure du CoBrACE.

3° Le regroupement des deux premiers alinéas dans un paragraphe (plus précisément dans le paragraphe 1er) est lié à l'insertion de nouveaux paragraphes (plus précisément les paragraphes 2 et 3) dans l'article 2.3.56.

van zijn vergunningsaanvraag aantoont dat het om een echte openbare parking gaat die voldoet aan bepaalde eisen (voortaan "openbare bedieningsparking" genoemd) of exclusief wordt bestemd voor een of meerdere vrijgestelde functies (woningen, industrie, taxi's enz.) (*Zie* nieuw artikel 2.3.52, §2, lid 2) of, in alle andere gevallen, dat de parking een speciaal geïdentificeerd gebouw bedient (*Zie* nieuw artikel 2.3.54, §5) en bijgevolg voldoet aan de normen van het BWLKE wat betreft de nuttige oppervlakte van het betrokken gebouw (drempels) (*Zie* nieuw artikel 2.3.54, §1). Bij gebreke daarvan wordt de vergunning onvermijdelijk geweigerd indien het om een nieuwe parking gaat. In het geval van een bestaande parking kan de bevoegde autoriteit de vergunning op verzoek van de exploitant weliswaar nog verlengen of vernieuwen, maar dan worden de niet "toelaatbare" parkeerplaatsen als overtollig beschouwd (*Zie* nieuw artikel 2.3.54, §5) en leiden ze tot de betaling van de milieubelasting waarvan het tarief jaar na jaar zal stijgen.

De aanvrager van een vergunning voor een parking moet dus het bewijs leveren van de band met een vrijgesteld gebruik of met een gebouw, maar in het laatste geval moeten de parking en het bediende gebouw niet langer noodzakelijkerwijze deel uitmaken van dezelfde technische en geografische exploitatie-eenheid. De mogelijkheid om de verklaring zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.54*bis* bij het dossier te voegen, maakt het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen tussen meerdere sites mogelijk en is bevorderlijk voor een dergelijk gedeeld gebruik. Het doel bestaat er immers niet in om parkings blindelings te bestrijden, wel om te vermijden dat niet-vrijgestelde gebouwen (kantoren enz.) een te groot aantal parkeerplaatsen ter beschikking van de werknemers zouden stellen, wat een obstakel zou zijn voor de modal shift ten gunste van alternatieve vervoermiddelen voor gemotoriseerde voertuigen met twee of vier wielen.

Artikel 11
Er wordt verwezen naar de commentaar bij de bepaling ter invoeging van de nieuwe afdeling 4 met als titel "Afdeling 4 - Bij de vergunning gevoegde verklaring".

Artikel 12
Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Artikel 13
De becommentarieerde bepaling stelt voor om de volgende wijzigingen aan te brengen in artikel 2.3.56 van het BWLKE.

1° Deze wijziging is het gevolg van de invoering van de nieuwe paragraaf 5 in artikel 2.3.54. Bij toepassing immers van het nieuwe artikel 2.3.54, §5, moeten parkeerplaatsen die geen enkel (deel van een) gebouw bedienen dat op nauwkeurige wijze is geïdentificeerd of niet het voorwerp zijn van een van de vrijstellingen zoals bedoeld in artikel 2.3.52, §2, als overtollig worden beschouwd in de zin van het nieuwe artikel 2.3.51, 4°, en worden onderworpen aan de milieubelasting.
2° De bepalingen betreffende het basisbedrag van de milieubelasting worden verplaatst naar het nieuwe artikel 2.3.56*bis* teneinde de structuur van het BWLKE te rationaliseren.
3° De samenvoeging van het eerste en het tweede lid in een paragraaf (meer bepaald in paragraaf 1) houdt verband met de

4° Il est proposé de déplacer, dans le paragraphe 2 de l'article 2.3.56, le paragraphe 1er de l'article 2.3.59. pour assurer une meilleure cohérence au CoBrACE. Afin d'éviter le risque d'une éventuelle qualification d'atteinte au principe *non bis in idem* au regard de l'exploitant ayant conservé ou établi des emplacements de parcage en violation des termes de son permis d'environnement ou sans permis d'environnement, la disposition commentée ne reprend pas les dispositions relatives aux majorations de la charge environnementale au sein du paragraphe 2 de l'article 2.3.56 nouveau. Le paragraphe 2 de l'article 2.3.59 n'est pas non plus repris au sein du paragraphe 2 précité. Il est par ailleurs clarifié, au paragraphe 2 de l'article 2.3.56 nouveau, que la charge environnementale enrôlée en cas de conservation d'emplacements de parcage infractionnels sera enrôlée sur la base d'une constatation de l'infraction effectuée conformément aux articles 21, §2, 21, §3 ou 23 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale du 25 mars 1999, et ce par les agents chargés de la surveillance désignés conformément à l'article 5, §1er et §4 du même Code. Enfin, en vue de renforcer l'efficacité du Chapitre 3 du CoBrACE, d'inciter les exploitants de parking public de desserte à collaborer avec l'autorité compétente et de responsabiliser ces derniers, la disposition commentée introduit un troisième paragraphe à l'article 2.3.56, tel que permettant, à défaut pour les exploitants précités de transmettre à l'autorité compétente le dossier visé à l'article 2.3.52, §3, 5° nouveau pour le 1er septembre de chaque année, de considérer tous les emplacements de parcage autorisés en tant que « parking public de desserte » comme des emplacements de parcage illégaux au sens de l'article 2.3.56, §2 nouveau. *Article 14* Afin d'éviter toute ambiguïté quant à l'évolution de la charge environnementale après la durée de 15 années, ce nouvel article clarifie et confirme que la taxe est enrôlée et augmentée de 10% chaque année tant que les emplacements de parcage excédentaires sont maintenus. Les emplacements de parcage illégaux au sens de l'article 2.3.56, §2 nouveau, sont également visés par les paragraphes 2 et 3 de l'article 2.3.56*bis* précité. Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire de la disposition qui déplace les dispositions relatives au montant de base de la charge environnementale. *Article 15* Cette modification est liée à l'insertion dans le CoBrACE du nouvel article 2.3.56*ter*, au commentaire duquel il est renvoyé.	invoeging van nieuwe paragrafen (meer bepaald de paragrafen 2 en 3) in artikel 2.3.56. 4° Er wordt voorgesteld om paragraaf 1 van artikel 2.3.59 over te brengen naar paragraaf 2 van artikel 2.3.56 met het oog op een betere samenhang van het BWLKE. Ter voorkoming van het risico van een eventuele kwalificatie van schending van het beginsel *non bis in idem* voor de exploitant die parkeerplaatsen behoudt of creëert bij inbreuk op de bepalingen van zijn milieuvergunning of bij gebrek aan milieuvergunning, neemt de becommentarieerde bepaling de bepalingen betreffende de vermeerderingen van de milieubelasting niet op in paragraaf 2 van het nieuwe artikel 2.3.56. Paragraaf 2 van artikel 2.3.59 wordt evenmin opgenomen in voornoemde paragraaf 2. Bovendien wordt in paragraaf 2 van het nieuwe artikel 2.3.56 verduidelijkt dat de inkohiering van de milieubelasting in geval van behoud van inbreukmakende parkeerplaatsen, gebaseerd zal zijn op een vaststelling van de inbreuk die overeenkomstig de artikelen 21, §2, 21, §3, of 23 van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid van 25 maart 1999 wordt gedaan door de agenten belast met het toezicht en aangewezen overeenkomstig artikel 5, §1 en §4, van hetzelfde wetboek. Teneinde, tot slot, de doeltreffendheid van hoofdstuk 3 van het BWLKE te versterken, de exploitanten van een openbare bedieningsparking ertoe te bewegen samen te werken met de bevoegde autoriteit en die exploitanten te responsabiliseren, voegt de becommentarieerde bepaling een derde paragraaf toe in artikel 2.3.56 op grond waarvan kan worden beschouwd, indien de voornoemde exploitanten in gebreke blijven aan de bevoegde autoriteit het dossier zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.52, §3, 5°, toe te sturen tegen 1 september van elk jaar, dat alle parkeerplaatsen die zijn toegestaan als "openbare bedieningsparking" onwettige parkeerplaatsen zijn in de betekenis van het nieuwe artikel 2.3.56, §2. *Artikel 14* Om alle dubbelzinnigheid te vermijden met betrekking tot de evolutie van de milieubelasting na de periode van 15 jaar, verduidelijkt en bevestigt dit artikel dat de belasting wordt ingekohierd en jaarlijks met 10% wordt vermeerderd zolang de overtollige parkeerplaatsen worden behouden. De onwettige parkeerplaatsen in de zin van het nieuwe artikel 2.3.56, §2, vallen ook onder de toepassing van de paragrafen 2 en 3 van voornoemd artikel 2.3.56*bis*. Voor het overige wordt verwezen naar de commentaar bij de bepaling die de bepalingen over het basisbedrag van de milieubelasting verplaatst. *Artikel 15* Deze wijziging houdt verband met de invoeging in het BWLKE van het nieuwe artikel 2.3.56*ter*, en er wordt verwezen naar de commentaar daarop.

Article 16 Comme expliqué au titre 7 du point 2 « Ecueils des mesures actuelles en matière de stationnement et objectifs d'amélioration » et conformément à la déclaration politique commune du Gouvernement pour la législature 2019-2024, ce nouvel article permet un lissage généralisé du montant de la charge environnementale applicable à tous les contribuables à partir de l'exercice d'imposition 2025. Le taux applicable est donc désormais harmonisé pour tous les exploitants soumis au CoBrACE. Afin d'assurer à cette charge environnementale un caractère plus dissuasif, il est prévu, au paragraphe 2 de ce nouvel article, que le taux de la charge environnementale augmente chaque année de 15% à partir de l'exercice d'imposition 2025 . Il y est, au surplus, précisé que cette augmentation du montant est applicable à tous les redevables quel que soit l'exercice d'imposition au cours duquel leur permis est octroyé, renouvelé, modifié, etc. Le Gouvernement poursuit de la sorte la rationalisation et l'harmonisation des charges environnementales, et entend mettre désormais sur pied d'égalité l'ensemble des exploitants de parking, tant il est certain que les exploitants dont le permis arrivera à échéance à partir de l'exercice d'imposition 2025 et qui se verront appliquer pour la première fois le CoBrACE, ont disposé de nombreuses années pour s'y préparer. Il ne paraît pas non plus équitable au Gouvernement que ces « nouveaux entrants » soit taxés au montant de base actuellement prévu par le CoBrACE, alors que d'autres exploitants ont vu ce montant augmenter d'année en année. Comme pour l'article 2.3.56*bis* nouveau et afin d'éviter toute ambiguïté quant à l'évolution de la charge environnementale après la durée de 15 années, ce nouvel article clarifie et confirme que la taxe est enrôlée et augmentée de 15% chaque année tant que les emplacements de parcage excédentaires sont maintenus.	*Artikel 16* Zoals uitgelegd in titel 7 van punt 2 "Valkuilen van de huidige parkeermaatregelen en doelstellingen voor verbetering" en in overeenstemming met de gemeenschappelijke beleidsverklaring van de regering voor de regeerperiode 2019-2024, laat dit nieuwe artikel een veralgemeende afvlakking toe van het bedrag van de milieubelasting die vanaf het aanslagjaar 2025 van toepassing is voor alle belastingplichtigen. Het toepasselijk tarief is voortaan dus geharmoniseerd voor alle exploitanten op wie het BWLKE van toepassing is. Om aan deze milieubelasting een meer ontradend karakter te verlenen, bepaalt paragraaf 2 van dit nieuwe artikel dat het tarief van de milieubelasting elk jaar wordt vermeerderd met 15% vanaf het aanslagjaar 2025.Er wordt ook nog bepaald dat deze vermeerdering van het bedrag van toepassing is op alle belastingplichtigen, ongeacht het aanslagjaar waarin hun vergunning wordt toegekend, vernieuwd, gewijzigd enzovoort. De regering streeft hiermee naar een rationalisatie en harmonisatie van de milieubelastingen en wil alle exploitanten van parkings voortaan gelijk behandelen; het staat immers vast dat exploitanten van wie de vergunning verstrijkt vanaf het aanslagjaar 2025 en voor wie het BWLKE voor het eerst van toepassing zal zijn, vele jaren de tijd hebben gehad om zich hierop voor te bereiden. Het lijkt de regering evenmin billijk dat deze "nieuwkomers" worden belast tegen het basisbedrag zoals vandaag vastgesteld door het BWLKE, terwijl dit bedrag jaar na jaar is gestegen voor andere exploitanten. Net als voor het nieuwe artikel 2.3.56*bis* en om alle dubbelzinnigheid te vermijden met betrekking tot de evolutie van de milieubelasting na de periode van 15 jaar, verduidelijkt en bevestigt dit artikel dat de belasting wordt ingekohierd en jaarlijks met 15% wordt vermeerderd zolang de overtollige parkeerplaatsen worden behouden.
Article 17 La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 2.3.57 du CoBrACE : 1° pour plus de clarté et afin d'être exhaustif, il est proposé de préciser l'administration compétente en matière de perception de la charge environnementale, soit « l'administration fiscale régionale visée à l'article 4, 7°, de l'ordonnance du 6 mars 2019 relative au Code bruxellois de procédure fiscale »; 2° La suppression des termes « Ces données fournies par Bruxelles Environnement seront également transmises à l'Agence du stationnement » permet de faire correspondre la réglementation à la pratique administrative actuelle. Quant à la suppression des termes « et au Ministère de la Région de Bruxelles Capitale », elle est liée à la précision réalisée au sein de l'alinéa premier du présent article (*Voy*. 1°) et permet d'éviter toute redite ; 3° Cette modification est liée à la précision réalisée au sein de l'alinéa premier du présent article (*Voy*. 1°). Cette modification permet d'harmoniser les termes utilisés. 4° Cette modification est liée au déplacement du contenu de l'article de 2.3.60 dans l'article 2.3.59 nouveau.	*Artikel 17* In de becommentarieerde bepaling worden de volgende wijzigingen in artikel 2.3.57 van BWLKE voorgesteld : 1° Ter verduidelijking en volledigheid wordt voorgesteld om de administratie die bevoegd is voor de inning van de milieuheffing te preciseren, namelijk "de gewestelijke belastingadministratie bedoeld in artikel 4, 7°, van de ordonnantie van 6 maart 2019 betreffende het Brussels Wetboek van de belastingprocedure"; 2° De schrapping van de woorden "Deze door Leefmilieu Brussel verstrekte gegevens zullen ook aan het Parkeeragentschap worden doorgegeven" brengt de verordening in overeenstemming met de huidige administratieve praktijk; De schrapping van de woorden "en het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" houdt verband met de verduidelijking in de eerste alinea van dit artikel (zie 1°) en maakt het mogelijk herhalingen te vermijden. 3° Deze wijziging houdt verband met de verduidelijking in het eerste lid van dit artikel (zie 1°). Deze wijziging maakt het mogelijk de gebruikte termen te harmoniseren; 4° Deze wijziging houdt verband met de verplaatsing van de inhoud van artikel 2.3.60 naar het nieuwe artikel 2.3.59.

Article 18 Afin d'encourager les exploitants de « parking public de desserte » à transmettre à l'autorité compétente le dossier visé à l'article 2.3.52, §3, 5° nouveau pour le 1er septembre de chaque année au plus tard, la disposition commentée introduit un troisième paragraphe à l'article 2.3.58 tel que permettant d'enrôler en tout ou en partie la charge environnementale si retard il devait y avoir dans la transmission du dossier précité.	*Artikel 18* Om de exploitanten van een "openbare bedieningsparking" ertoe te bewegen aan de bevoegde autoriteit het dossier zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.52, §3, 5°, toe te sturen tegen ten laatste 1 september van elk jaar, voegt de becommentarieerde bepaling een derde paragraaf toe in artikel 2.3.58 die toelaat de milieubelasting volledig of gedeeltelijk in te kohieren indien voornoemd dossier met vertraging wordt toegestuurd.
Article 19 Le §1er est abrogé car son contenu est déplacé à l'article 2.3.56, §2, nouveau, pour assurer une meilleure cohérence au CoBrACE. Le §2 est quant à lui abrogé dès lors que, comme spécifié à l'article 2.3.56, §2 nouveau, ce sont désormais les agents chargés de la surveillance conformément à l'article 5, §1er et §4 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale du 25 mars 1999 qui se chargent d'enrôler la charge environnementale visée à la nouvelle section 5. Il est pour le surplus renvoyé au commentaire de la disposition modifiant l'article 2.3.56.	*Artikel 19* §1 wordt opgeheven daar de inhoud ervan wordt verplaatst naar het nieuwe artikel 2.3.56, §2, met het oog op een betere samenhang van het BWLKE. Ook §2 wordt opgeheven daar, zoals bepaald in het nieuwe artikel 2.3.56, §2, voortaan de agenten belast met het toezicht overeenkomstig artikel 5, §1 en §4, van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid van 25 maart 1999 belast zullen zijn met de inkohiering van de milieubelasting zoals bedoeld in de nieuwe afdeling 5. Voor het overige wordt verwezen naar het commentaar bij de bepaling tot wijziging van artikel 2.3.56.
Article 20 Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.	*Artikel 20* Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.
Article 21 Cette modification est liée à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 6 mars 2019 relative au Code bruxellois de procédure fiscale telle qu'établissant une nouvelle procédure fiscale normalisée pour toutes les taxes perçues par la Région de Bruxelles-Capitale.	*Artikel 21* Deze wijziging houdt verband met de inwerkingtreding van de ordonnantie van 6 maart 2019 betreffende het Brussels Wetboek van Belastingvordering, waarbij een nieuwe gestandaardiseerde fiscale procedure wordt ingevoerd voor alle door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geïnde belastingen.
Article 22 Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.	*Artikel 22* Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.
Article 23 La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 2.6.5. du CoBrACE : 1° Cette modification n'appelle pas de commentaire particulier ; 2° Un tel ajout permet d'éviter toute confusion avec le « déclarant » au sens de l'article 2.3.54bis nouveau. En effet, il est désormais précisé que le déclarant dont question est celui visé à l'article 2.1.1., 10° du CoBrACE, soit la « personne physique ou morale tenue de respecter les exigences PEB et au nom et pour le compte de qui les travaux de construction ou de rénovation sont réalisés » ; 3° Il est proposé d'insérer un point o) à l'article 2.6.5., tel que permettant l'infliction d'une peine prévue à l'article 31, §1er, du Code du 25 mars 1999 de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale à celui qui ne respecte pas les obligations lui imposées par les articles 2.3.54*bis*, §3 et 4 nouveau. Il s'agit des obligations qui	*Artikel 23* In de becommentarieerde bepaling worden de volgende wijzigingen in artikel 2.6.5. van BWLKE voorgesteld: 1° Deze wijziging geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen; 2° Deze toevoeging voorkomt elke verwarring met de "aangever" in de zin van het nieuwe artikel 2.3.54bis. Thans wordt immers gepreciseerd dat de aangever in kwestie degene is als bedoeld in artikel 2.1.1., 10° van BWLKE, d.w.z. de "natuurlijke of rechtspersoon die aan de EPB-eisen moet voldoen en in wiens naam en voor wiens rekening de bouw- of renovatiewerkzaamheden worden verricht". Er wordt voorgesteld om punt o) toe te voegen aan artikel 2.6.5. dat toelaat een sanctie zoals bedoeld in het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid van 25 maart 1999 op te leggen aan wie in gebreke blijft de verplichtingen in acht te nemen die aan hem zijn opgelegd door het nieuwe artikel 2.3.54*bis*, §3 en 4. Het gaat om de verplichtingen voor de

pèsent sur le titulaire du permis d'environnement autorisant le parking et sur le déclarant d'assurer l'exactitude permanente des mentions figurant dans la déclaration visée à l'article 2.3.54*bis* et sa mise en conformité. Contrairement aux autres dispositions du CoBrACE, le respect de ces obligations ne peut en effet être assuré adéquatement à travers les dispositions de l'OPE et nécessite dès lors d'inscrire dans le CoBrACE lui-même un fondement légal spécifique permettant d'infliger des sanctions appropriées.

Article 24

La disposition commentée a pour objectif d'introduire une annexe 2.5. intitulée « Art. N.2.5. – Exigences minimales à respecter au droit des parkings publics de desserte ». Cette annexe a pour objectif de décrire, de manière objective et vérifiable, les exigences minimales à remplir pour qu'un parking puisse être reconnu comme un « parking public de desserte » au sens de l'avant- projet d'ordonnance et donc d'être exempté de la charge environnementale prévue par la nouvelle section 5 de l'avant-projet d'ordonnance. L'Annexe 2.5 établit les 3 facteurs suivants tels que participant à l'évaluation du facteur de parking de desserte:

1. Le facteur A reflète la proportion de véhicules arrivant dans le parking en heures de pointe du matin. Il est calculé sur la base d'une fraction dont le numérateur est le nombre total de véhicules pénétrant dans le parking durant l'heure de pointe du matin (7h-9h00) au cours de 5 jours ouvrables, et dont le dénominateur est le nombre total de véhicules pénétrant dans le parking précité au cours de ces mêmes 5 jours.

2. Le facteur R correspond quant à lui au taux de rotation du parking. Celui-ci est apprécié :

   - soit, sur la base de l'analyse des histogrammes d'entrées et de sorties du parking durant les 5 jours ouvrables ; le facteur R sera alors déterminé sur la base d'une fraction dont le numérateur est la somme, sur les 5 jours ouvrables, du nombre d'heures séparant les pics principaux d'entrées et de sorties du parking, et dont le dénominateur est les 5 jours ouvrables ;
   - soit sur la base de l'analyse de la durée moyenne de stationnement des véhicules entrant dans le parking entre 7h et 18h au cours des 5 jours ouvrables (lorsque ces données sont enregistrées et fournies par le logiciel de gestion du parking).

3. Le facteur N reflète le taux d'occupation de nuit du parking. Il dépend du taux de remplissage de celui-ci à 3 heures du matin. Ce taux de remplissage est calculé sur la base d'une fraction dont le numérateur est le nombre total de véhicules stationnés dans le parking à 3h du matin, et dont le dénominateur est le nombre total de places de stationnement que compte le parking, calculé en pourcentage.
   Le facteur N est quant à lui déterminé sur base de la moyenne arithmétique suivante : (∑ des taux de remplissage à 3h du matin en pourcentage au cours

houder van de milieuvergunning voor de parking en voor de aangever om zich te vergewissen van de doorlopende juistheid van de vermeldingen die voorkomen in de verklaring zoals bedoeld in artikel 2.3.54*bis* en de inconformiteitstelling ervan. In tegenstelling met de overige bepalingen van het BWLKE kan de inachtneming van deze verplichtingen in geen geval op passende wijze worden verzekerd via de bepalingen van de OMV en moet er in het BWLKE zelf dus een specifieke rechtsgrondslag worden opgenomen op basis waarvan passende sancties kunnen worden opgelegd.

Artikel 24

De becommentarieerde bepaling heeft als doel een bijlage 2.5 in te voegen met als titel "Art. N.2.5. – In acht te nemen minimale eisen voor openbare bedieningsparkings". Deze bijlage heeft als doel de minimale eisen waaraan een parking moet voldoen om te worden erkend als "openbare bedieningsparking" in de zin van de voorontwerp van ordonnantie en dus om te worden vrijgesteld van de milieubelasting zoals bedoeld in de nieuwe afdeling 5 van de voorontwerp van ordonnantie op objectieve en verifieerbare wijze te beschrijven. Bijlage 2.5 stelt de volgende 3 factoren vast om te beoordelen of de parking kan worden beschouwd als een bedieningsparking:

1. De A-factor is de weergave van het aandeel voertuigen dat tijdens de ochtendspits aankomt op de parking. Hij wordt berekend op basis van een breuk waarvan de teller het totale aantal voertuigen is dat gedurende vijf werkdagen in de ochtendspits (7.00-9.00 uur) de parkeerplaats binnenrijdt, en de noemer het totale aantal voertuigen dat gedurende dezelfde vijf dagen de bovengenoemde parkeerplaats binnenrijdt.

2. De R-factor is de weergave van het rotatiepercentage van de parking. Dit wordt beoordeeld:

   - hetzij op basis van de analyse van de histogrammen van de binnen- en buitenrijden van de parkeerplaats gedurende de 5 werkdagen; de factor R wordt dan bepaald op basis van een breuk waarvan de teller de som is, over de 5 werkdagen van het aantal uren tussen de voornaamste pieken van binnen- en buitenrijden van de parkeerplaats, en waarvan de noemer de 5 werkdagen is ;
   - hetzij op basis van een analyse van de gemiddelde parkeertijd van voertuigen die de parkeerplaats oprijden tussen 7.00 en 18.00 uur gedurende 5 werkdagen (wanneer deze gegevens worden geregistreerd en verstrekt door de software voor parkeerbeheer).

3. De factor N geeft de nachtelijke bezettingsgraad van de parkeerplaats weer en is de Het hangt af van de bezettingsgraad van de parkeerplaats om 3 uur 's nachts. Deze bezettingsgraad wordt berekend als een breuk waarvan de teller het totale aantal voertuigen is dat om 3 uur 's nachts op de parkeerplaats geparkeerd staat, en de noemer het totale aantal parkeerplaatsen op de parkeerplaats, berekend als een percentage. De factor N wordt bepaald op basis van het rekenkundig gemiddelde van (∑ van de

des 5 jours ouvrables /5), calculé en pourcentage. Ces trois facteurs proviennent de plusieurs années de retour d'expérience de Bruxelles Environnement dans son appréhension de permis d'environnement liés à des parkings dits publics (notamment l'imposition et l'analyse d'histogrammes de fréquentation). Ils permettent a contrario de caractériser et de distinguer les parkings à usage principalement de bureaux, des parkings affectés à d'autres fonctions. A titre informatif, ces facteurs sont déterminés sur la base d'histogrammes de fréquentation des parkings, de données statistiques de fréquentation, etc. tels que visés à l'article 2.3.52. §3 nouveau. Notons que ces données précitées doivent être récoltées/ relevées durant les 5 jours ouvrables d'une semaine « type » de l'année en cours, située en dehors des périodes de vacances scolaires. Il faut entendre par une semaine « type », une semaine dite « classique ». La somme de ces 3 facteurs, soit A + R + N, équivaut au facteur dit « DS ». Ce n'est que si le facteur « DS » est strictement supérieur à 10, soit supérieur ou égal à un facteur « DS » de 11, et que le parking (ou partie de celui-ci) répond aux autres critères de la définition de l'article 2.3.51, 7°, que le parking faisant l'objet de l'évaluation pourra être considéré comme un « parking public de desserte » au sens de l'article 2.3.51, 7° nouveau par l'autorité compétente lorsqu'elle statue sur la demande de certificat ou de permis conformément à l'article 2.3.52, §3, al. 2 nouveau. *Article 25* La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 7*bis* de l'OPE : 1° Cette modification n'appelle pas de commentaire particulier. 2° L'insertion proposée ajoute un fondement légal spécifique relatif aux parkings permettant à l'autorité d'imposer l'introduction d'une demande de permis alors même que la transformation, l'extension ou le déplacement du parking sur un même site, tel que visé par la demande de modification de l'autorisation autorisant ce dernier, n'entraîne pas l'application d'une rubrique d'une classe supérieure par rapport à celle du permis initial ou n'est pas de nature à aggraver substantiellement les nuisances ou inconvénients couvertes par le permis qui l'autorise. *Article 26* Les insertions proposées par la disposition commentée sont liées aux 1) modifications que l'avant-projet d'ordonnance propose d'apporter à l'article 2.3.52 ainsi 2) qu'à l'introduction, par l'avant-projet d'ordonnance, de l'article 2.3.54*bis*. Il est renvoyé à cet égard au commentaire de la disposition modifiant l'article 2.3.52 ainsi qu'à celui de la disposition introduisant l'article 2.3.54*bis* nouveau.	bezettingsgraad om 3 uur 's morgens als percentage over de 5 werkdagen /5). Deze drie factoren zijn het resultaat van jarenlange feedback door Leefmilieu Brussel bij het begrijpen van milieuvergunningen voor zogenaamde openbare parkings (met name opleggen en analyseren van frequentiehistogrammen). Anderzijds laten ze toe parkings die hoofdzakelijk voor kantoren worden gebruikt te karakteriseren en te onderscheiden van die welke voor andere functies zijn bestemd. Ter informatie geven we mee dat deze factoren worden vastgesteld op basis van frequentiehistogrammen van de parkings, statistische gegevens inzake frequentie enzovoort, zoals bedoeld in het nieuwe artikel 2.3.52, §3. Voornoemde gegevens moeten worden verzameld/geregistreerd tijdens de 5 werkdagen van een "typeweek" tijdens het jaar, buiten de schoolvakanties. Met een "typeweek" wordt een "klassieke week" bedoeld. De som van deze 3 factoren, i.e. A + R + N, is gelijk aan de zogenaamde B-factor of bedieningsfactor. Alleen als de B-factor strikt hoger is dan 10 of hoger dan of gelijk aan een B-factor van 11, en de parking (of een deel daarvan) voldoet aan de overige criteria van de definitie in artikel 2.3.51, 7°, kan de te beoordelen parking door de bevoegde autoriteit worden beschouwd als een "openbare bedieningsparking" in de zin van het nieuwe artikel 2.3.51, 7°, wanneer zij een beslissing moet nemen over de aanvraag van een certificaat of vergunning overeenkomstig het nieuwe artikel 2.3.52, §3, lid 2. *Artikel 25* De becommentarieerde bepaling stelt voor om de volgende wijzigingen aan te brengen in artikel 7*bis* van de OMV: 1° Deze wijziging behoeft geen bijzondere commentaar. 2° De voorgestelde invoeging voegt een specifieke rechtsgrondslag toe met betrekking tot parkings die de autoriteit toelaat te eisen dat een vergunningsaanvraag wordt ingediend, ook al leidt de omvorming, uitbreiding of verplaatsing van de parking op eenzelfde site, waarop de aanvraag tot wijziging van de vergunning betrekking heeft, niet tot de toepassing van een rubriek van een hogere klasse dan die van de oorspronkelijke vergunning of is ze niet van dien aard te leiden tot een aanzienlijke verergering van de hinder of ongemakken waarop de vergunning voor de parking betrekking heeft. *Artikel 26* De door de becommentarieerde bepaling voorgestelde invoegingen houden verband met de 1) wijzigingen die de ontwerpordonnantie voorstelt aan te brengen aan artikel 2.3.52 alsook 2) de invoeging, door de voorontwerp van ordonnantie, van artikel 2.3.54*bis*. In verband hiermee wordt verwezen naar de commentaar bij de bepaling tot wijziging van artikel 2.3.52 alsook naar de commentaar bij de bepaling tot invoering van het nieuwe artikel 2.3.54*bis*.

Article 27
Cette modification est liée à l'insertion de l'article 2.3.54*bis* nouveau. Il est renvoyé à cet égard au commentaire de la disposition introduisant l'article 2.3.54*bis* nouveau précité.

Article 28
La première modification est liée à la modification apportée, par l'avant-projet d'ordonnance, à l'article 2.3.54 et plus particulièrement à la suppression du terme « accessoires ».
Il est renvoyé à cet égard au commentaire de la disposition modifiant l'article 2.3.54.

En ce qui concerne les autres modifications, elles n'appellent pas de commentaire particulier.

Article 29
La disposition commentée propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 13*ter* de l'OPE :

- La date d'entrée en vigueur du CoBrACE étant dorénavant connue, il est proposé de l'indiquer en lieu et place des termes « au jour de l'entrée en vigueur (…) ».

- L'ajout des termes « *soit de leur autorisation en tant qu'emplacements non-excédentaires desservant un ou plusieurs immeuble(s) dans le respect du nombre maximal admissible conformément à l'article 2.3.54, §4er de ce Code, le cas échéant par le biais de la « déclaration CoBrACE » visée à l'article 2.3.54bis de ce Code* » permet de préciser que lorsqu'un emplacement de parcage excédentaire qui avait été maintenu depuis le 5 février 2014, est finalement autorisé en tant qu'emplacement non-excédentaire notamment parce qu'il dessert des bureaux situés en dehors de l'UTG du parking, le titulaire du permis d'environnement renonce définitivement et irrévocablement à ce que son emplacement de parcage reprenne un jour (notamment en cas de changement de circonstances) la casquette « d'emplacement de parcage excédentaire ». Par conséquent, à supposer que, pour une raison quelconque, l'emplacement de parcage précité n'est plus destiné à desservir un immeuble ou partie d'immeuble à l'appui d'une déclaration visée à l'article 2.3.54*bis* nouveau précité, cet emplacement ne pourra plus être conservé moyennant paiement de la charge environnementale ;

- La proposition d'insertion des termes « *le renouvellement ou la modification* » au sein du paragraphe 2 est liée aux modifications apportées, par l'avant-projet d'ordonnance, à l'article 2.3.55 du Chapitre 3 du CoBrACE.

  Cette insertion confirme, par ailleurs, le régime actuel, mais de manière expresse.

  Pour rappel, l'exposé des motifs relatif au CoBrACE indiquait ce qui suit à propos de l'article 13*ter* de l'OPE :

  « *Dès lors, afin de garantir la sécurité juridique et la confiance légitime des titulaires de tels permis tout en assurant une adaptation progressive des installations*

Artikel 27
Deze wijziging houdt verband met de invoeging van het nieuwe artikel 2.3.54 bis. In dit verband wordt verwezen naar het commentaar op de bepaling waarbij het bovengenoemde nieuwe artikel 2.3.54bis wordt ingevoerd.

Artikel 28
De eerste wijziging houdt verband met de wijziging die de voorontwerp van ordonnantie doorvoert in artikel 2.3.54 en inzonderheid met het schrappen van de term "bij".
In dit verband wordt verwezen naar de commentaar bij de bepaling tot wijziging van artikel 2.3.54.

De overige wijzigingen behoeven geen bijzondere commentaar.

Artikel 29
De becommentarieerde bepaling stelt voor om de volgende wijzigingen aan te brengen in artikel 13*ter* van de OMV:

- Daar de datum van inwerkingtreding van het BWLKE nu gekend is, wordt voorgesteld om die voortaan te vermelden in plaats van "op de dag van de inwerkingtreding (...)".

- De toevoeging van het fragment "*ofwel van hun toelating als niet-overtollige parkeerplaatsen die een of meerdere gebouwen bedienen met inachtneming van het toelaatbaar maximaal aantal overeenkomstig artikel 2.3.54, §4, van dit wetboek, desgevallend via de "*verklaring *BWLKE" bedoeld in artikel 2.3.54bis van dit wetboek*" laat toe nader te bepalen dat wanneer een overtollige parkeerplaats die sinds 5 februari 2014 werd behouden uiteindelijk wordt vergund als niet-overtollige parkeerplaats, inzonderheid omdat die plaats kantoren bedient die gelegen zijn buiten de TGE van de parking, de houder van de milieuvergunning definitief en onherroepelijk verzaakt aan de mogelijkheid dat zijn parkeerplaats ooit (meer bepaald als gevolg van gewijzigde omstandigheden) opnieuw de kwalificatie van "overtollige parkeerplaats" krijgt. In de veronderstelling dat, bijgevolg, om welke reden ook, de voornoemde parkeerplaats niet langer is bestemd om een (deel van een) gebouw te bedienen tot staving van een verklaring bedoeld in het voornoemde nieuwe artikel 2.3.54*bis*, zal deze parkeerplaats enkel nog kunnen worden behouden mits betaling van de milieubelasting;

- Het voorstel om het fragment "*de vernieuwing of de wijziging*" in te voegen in paragraaf 2, houdt verband met de wijzigingen die de voorontwerp van ordonnantie heeft doorgevoerd in artikel 2.3.55 van hoofdstuk 3 van het BWLKE.
  Deze invoeging bekrachtigt bovendien de huidige regeling maar doet dat op expliciete wijze.

  We herinneren eraan dat de memorie van toelichting met betrekking tot het BWLKE bepaalde wat volgt met betrekking tot artikel 13*ter* van de OMV:

  "*Om de rechtszekerheid en het gewettigd vertrouwen van de houders van dergelijke vergunningen te vrijwaren en*

existantes aux nouvelles normes, le nouvel article 13ter prévoit que ces normes, ne leur seront rendues applicables qu'à des conditions plus souples, au moment où ces autorisations feront l'objet d'une demande de prolongation ou d'une demande de renouvellement » (Projet d'Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, *Doc.parl.*, Chambre, 2012-2013, n°A-353/1, p.65).	*toch een geleidelijke aanpassing van de bestaande installaties aan de nieuwe normen door te voeren, bepaalt het nieuwe artikel 13ter dat die normen soepeler toegepast zullen worden op het ogenblik dat die vergunningen het voorwerp vormen van een aanvraag tot verlenging of vernieuwing*" (Ontwerp van ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, *Parl.St.*, Kamer, 2012-2013, nr. A-353/1, p.65).
- L'ajout des termes « *ou avant celle-ci* » est liée à la modification du paragraphe 2 de l'article 13*ter* nouveau de l'OPE et a pour objectif de viser également les demandes de modification de permis d'environnement en lien avec l'utilisation du parking. Les autres modifications apportées au paragraphe 3 ont quant à elles pour objectif d'améliorer sa lisibilité.	- De toevoeging van "*of daarvoor*" houdt verband met de wijziging van paragraaf 2 van het nieuwe artikel 13*ter* van de OMV en heeft als doel ook betrekking te hebben op de aanvragen tot wijziging van milieuvergunning in verband met het gebruik van de parking. De andere aan paragraaf 3 aangebrachte wijzigingen hebben als doel de leesbaarheid ervan te bevorderen.
- Les modifications apportées aux autres paragraphes sont quant à elles liées aux modifications apportées, par l'avant-projet d'ordonnance, à l'article 2.3.52 du Chapitre 3 du CoBrACE.	- De aan de overige paragrafen aangebrachte wijzigingen houden dan weer verband met de wijzigingen die de voorontwerp van ordonnantie aanbrengt in artikel 2.3.52 van hoofdstuk 3 van het BWLKE.
Article 30 Cette modification n'appelle pas de commentaire particulier.	*Artikel 30* Deze wijziging behoeft geen bijzondere commentaar.
Article 31 Ces modifications n'appellent pas de commentaire particulier.	*Artikel 31* Deze wijzigingen behoeven geen bijzondere commentaar.
Article 32 L'insertion proposée ajoute un fondement légal spécifique relatif aux parkings permettant à l'autorité d'assortir la prolongation d'un permis d'environnement autorisant un parking de nouvelles conditions d'exploiter, ce qui lui donne plus de légitimité.	*Artikel 32* De voorgestelde invoeging voegt een specifieke rechtsgrondslag toe met betrekking tot parkings, waardoor de autoriteit nieuwe exploitatievoorwaarden kan verbinden aan de verlenging van een milieuvergunning voor een parking, waardoor deze meer legitimiteit krijgt.
Article 33 Les modifications apportées au CoBrACE entrent en vigueur immédiatement, dans les 10 jours de la publication de l'ordonnance. Toutefois, les demandes d'autorisations ou de certificats d'environnement déjà introduites verront leur instruction se poursuivre sous l'empire des anciennes dispositions, sans préjudice de l'application immédiate du nouveau régime fiscal à partir de l'exercice d'imposition 2025.	*Artikel 33* De wijzigingen van BWLKE treden onmiddellijk in werking, binnen tien dagen na de bekendmaking van het besluit. Reeds ingediende aanvragen voor milieuvergunningen of -certificaten zullen echter nog volgens de oude bepalingen worden behandeld, onverminderd de onmiddellijke toepassing van het nieuwe fiscaal stelsel vanaf aanslagjaar 2025.