RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 71.782/1/V
van 3 augustus 2022

over

een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘tot vaststelling van de verhouding van de laadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn’

CONSEIL D’ÉTAT
section de législation

avis 71.782/1/V
du 3 août 2022

sur

un projet d’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ‘déterminant les ratios de points de recharges pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables’

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

Op 28 juni 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 12 augustus 2022[*], een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot vaststelling van de verhouding van de laadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn'.

Het ontwerp is door de eerste vakantiekamer onderzocht op 26 juli 2022. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, voorzitter, en Paul LEMMENS, kamervoorzitter, Chantal BAMPS, staatsraad, Bruno PEETERS, assessor, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 augustus 2022.

*

Le 28 juin 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit jusqu'au 12 août 2022 [**], sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'déterminant les ratios de points de recharges pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables '.

Le projet a été examiné par la première chambre des vacations le 26 juillet 2022. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, président, et Paul LEMMENS, président de chambre, Chantal BAMPS, conseiller d'État, Bruno PEETERS, assesseur, et Astrid TRUYENS, greffier.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 août 2022.

*

[*] Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

[**] Ce délai résulte de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, *in fine*, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973 qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

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

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering strekt tot de vaststelling van de verhouding van de laadpunten voor parkings, d.i. het minimumpercentage laadpunten voor het aantal parkeerplaatsen in een parking (artikelen 3 tot 5). Daarnaast worden ook bepaalde veiligheidsvoorwaarden vastgesteld die gelden voor de installatie van laadpunten (artikelen 6 tot 9).

Met het ontwerp wordt de gedeeltelijke omzetting beoogd van richtlijn (EU) 2018/844 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 'tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie' (artikel 1).[1]

Het ontworpen besluit is van toepassing op de parkings bedoeld in de rubrieken 68 (68A en 68B) en 224 van de lijst met ingedeelde inrichtingen (artikel 2).[2]

VORMVEREISTEN

3. Artikel 8 van het ontwerp bevat een technisch voorschrift in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 'betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij'.

Een dergelijk technisch voorschrift moet overeenkomstig artikel 5 van de richtlijn worden aangemeld bij de Europese Commissie. In dat geval geldt een wachtperiode van (minstens) drie maanden vooraleer het ontwerp kan worden aangenomen, overeenkomstig artikel 6 van de richtlijn. Uit het dossier blijkt niet dat deze aanmelding heeft plaatsgevonden.

---

[1] Volgens de gemachtigde is het meer bepaald artikel 1, 5), van richtlijn 2018/844, in zoverre dit betrekking heeft op de leden 2 tot 4 van het vervangen artikel 8 van richtlijn 2010/31/EU, dat voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omgezet wordt met artikel 3, §§ 1, 3, 4 en 5, van het ontwerp.

[2] Klasse 68A: parkings al dan niet overdekt, gelegen buiten de openbare weg, voor motorvoertuigen (motorfietsen, personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens, autobussen, …) of aanhangwagens, van 10 tot en met 50 parkeerplaatsen – klasse 2.
Klasse 68B: parkings al dan niet overdekt, gelegen buiten de openbare weg, voor motorvoertuigen (motorfietsen, personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, autobussen, …) of aanhangwagens, van 51 tot en met 400 parkeerplaatsen - klasse 1B.
Klasse 224: overdekte parkings en/of parkings in open lucht die buiten de openbare weg liggen, voor motorvoertuigen (motorfietsen, personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens, autobussen, …) of aanhangwagens, van meer dan 400 plaatsen – klasse 1A.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

De gemachtigde heeft laten weten dat deze mededeling zo snel mogelijk zal worden verricht.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van voornoemd vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan[3], moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, alsnog aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

ALGEMENE OPMERKING

4. Het ontwerp bestaat uit drie hoofdstukken, die respectievelijk de artikelen 3 tot 5, 6 tot 9, en 10 bevatten. De artikelen 1 en 2 zijn daarentegen niet in enig hoofdstuk opgenomen.

Als een tekst in hoofdstukken is ingedeeld, moeten alle artikelen van een hoofdstuk deel uitmaken. De artikelen 1 en 2 zouden opgenomen moeten worden in een nieuw in te voegen hoofdstuk, bijvoorbeeld met als opschrift "Inleidende bepalingen".

Aanhef

5. De verwijzingen in de eerste twee leden van de aanhef kunnen worden weggelaten. De daarin vermelde bepalingen zijn immers niet vereist als rechtsgrond voor het ontwerp.

6. In het derde lid wordt verwezen naar de artikelen 6, § 1, eerste lid, en 63, § 3, tweede lid (lees: artikel 63, § 3), van de ordonnantie van 5 juni 1997 'betreffende de milieuvergunningen' (hierna: Milieuvergunningenordonnantie).

De artikelen 7, eerste streepje, en 9 van het ontwerp voorzien in een advies te verlenen door de Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. Voor die bepalingen wordt rechtsgrond geboden door artikel 13, § 1, eerste lid, van de voornoemde ordonnantie, naar luid waarvan de Regering de administraties en instanties aanwijst waarvan het advies is vereist in de loop van het onderzoek van o.m. de aanvragen om een milieuvergunning. Die laatste bepaling moet bijgevolg eveneens in de aanhef vermeld worden.

7. In het vierde lid dient de verwijzing naar het koninklijk besluit van 8 maart 1989 'tot oprichting van Leefmilieu Brussel' te worden geredigeerd als volgt:

> "Gelet op het koninklijk besluit van 8 maart 1989 tot oprichting van Leefmilieu Brussel, bekrachtigd bij de wet van 16 juni 1989, artikel 3, § 3, gewijzigd bij de ordonnantie van 3 mei 2018;"[4]

[3] Meer bepaald andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

[4] In de aanhef van een besluit dient bij de beschrijving van de rechtsgrond telkens melding te worden gemaakt van alle nog van kracht zijnde teksten die in het verleden wijzigingen hebben aangebracht in de artikelen die rechtsgrond

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

8. Het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie werd verleend op 28 i.p.v. 29 maart 2022. In het zevende lid dient de datum aldus gecorrigeerd te worden.

9. De aanhef moet nog worden aangevuld met de vermelding van de mededeling van het ontwerp aan de Europese Commissie in het kader van richtlijn (EU) 2015/1535 (zie opmerking 3).

Artikel 2

10. In artikel 2, tweede lid, 2° en 3°, wordt telkens verwezen naar "artikel M12 bij het Gewestelijk Bestemmingsplan". Een dergelijk artikel is echter niet terug te vinden in de versie van het Gewestelijk Bestemmingsplan zoals bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad[5] of zoals raadpleegbaar op de website www.stedenbouw.irisnet.be[6].

Om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde verklaard dat die artikelen voorkomen in de versie van het Gewestelijk Bestemmingsplan zoals opgenomen in de databank van Justel.

Er moet verwezen worden naar de officiële versie van het Gewestelijk Bestemmingsplan. In dit geval betekent dit dat de verwijzing naar "artikel M12 bij het Gewestelijk Bestemmingsplan" vervangen moet worden door een verwijzing naar "deel L van de bepalingen betreffende de bodembestemming van het Gewestelijk Bestemmingsplan".

11. Artikel 2, tweede lid, 7°, bevat een definitie van het begrip "nieuwe parking".

11.1. Gevraagd of het onderscheid dat hiermee wordt gemaakt tussen bestaande en nieuwe parkings kan worden verantwoord in het licht van het gelijkheidsbeginsel, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

> "Voor de bestaande parkings (elke parking die geen 'nieuwe parking' is), is de kost om direct de normen die gelden vanaf 2035 te integreren relatief gezien hoger dan voor een nieuwe parking. Vandaar dat voor de bestaande parkings een trapsgewijze verplichting is voorzien. Voor nieuwe parkings is het kost-efficiënter om direct de strengere norm te integreren. De uitbater van een bestaande parking en de uitbater van een nieuwe parking bevinden zich dus niet in een vergelijkbare situatie."

11.2. De definitie van "nieuwe parking" omvat onder meer parkings "die niet gedekt [waren] door een milieuvergunning die sinds minder dan 2 jaar vervallen is".

Op zich is deze definitie moeilijk te begrijpen. Gevraagd hoe parkings onder de notie "nieuwe parking" kunnen vallen als de milieuvergunning daarvan is vervallen, heeft de gemachtigde het volgende verklaard:

---

bieden voor het besluit (*Beginselen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, nr. 27, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be)).

[5] *B.S.*, 14 juni 2001, pag. 19773 en volgende.

[6] Microsoft Word - PRAS_170710_prescriptions-coordonnées-officieuses_V2 (irisnet.be).

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

"De toepassing van het ontwerpbesluit is gekoppeld aan de (regels inzake de) milieuvergunning. Volgens artikel 7, § 1, 4° van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen is er geen nieuwe milieuvergunning nodig voor het heropstarten van een inrichting ingedeeld in klasse IA, IB, ID of II waarvan de uitbating gedurende twee opeenvolgende jaren werd onderbroken. In het geval van de niet-uitbating gedurende een periode van minder dan twee jaar blijft de parking gedekt door de bestaande milieuvergunning en kan deze dus hernomen worden zonder dat een nieuwe aanvraag moet ingediend worden. Door bepaalde situaties zoals een verkoop of faillissement kan een inrichting namelijk 'onopzettelijk' niet-uitgebaat worden. Deze periode van relatieve tolerantie is in de ordonnantie beperkt tot twee jaar. Na deze twee jaar kan worden aangenomen dat er sprake is van nalatigheid bij het beheer van de parking, wat in zo'n geval leidt tot het opleggen van de meer strikte eisen."

Artikel 7, § 1, eerste lid, 4°, van de Milieuvergunningenordonnantie, waarnaar de gemachtigde verwijst, luidt:

"De volgende handelingen zijn onderworpen aan een milieuvergunning wanneer ze betrekking hebben op de inrichtingen van klasse IA, IB, ID en II:

(…)

4° het heropstarten van een inrichting waarvan de uitbating gedurende twee opeenvolgende jaren werd onderbroken;

(…)."

De omschrijving van het begrip "nieuwe parking" in artikel 2, tweede lid, 7°, van het ontwerp, kan meer in overeenstemming gebracht worden met de Milieuvergunningenordonnantie en zal, hiermee rekening houdend, moeten worden aangepast. De Raad van State suggereert om te schrijven: "parking die beschikte over een milieuvergunning maar sinds meer dan twee jaar niet meer uitgebaat is".

12. In de bij de adviesaanvraag gevoegde nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering wordt opgemerkt dat het begrip "oplaadpunt" al gedefinieerd is in artikel 2, 44°, van de ordonnantie van 19 juli 2001 'betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest'. Volgens die definitie is een oplaadpunt "een aansluiting, waarmee telkens één elektrisch voertuig kan worden opgeladen of de batterij van telkens één elektrisch voertuig kan worden vervangen".

Aan de stellers van het ontwerp wordt ter overweging gegeven om in het ontwerp te bepalen dat de definitie van het begrip "laadpunt" die is van het begrip "oplaadpunt" in de voornoemde ordonnantie.

Artikel 3

13. Artikel 3 bestaat uit een inleidende zin, gevolgd door vijf genummerde paragrafen.

Als een artikel in paragrafen is ingedeeld, moeten alle onderdelen van het artikel deel uitmaken van een paragraaf. De Raad van State geeft ter overweging om artikel 3 te herstructureren als volgt:

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

"§ 1. De verhouding van de laadpunten …:

1° Voor parkings bestemd voor …;

2° Voor parkings van woningen: …;

3° Voor parkings voor openbaar gebruik …

Voor het berekenen van de verhouding bepaald in het eerste lid …

In het geval dat … moeten parkings als bedoeld in het eerste lid enkel voldoen aan de regels van toepassing op 1 januari 2025, vanaf die datum.

§ 2. Nieuwe parkings …

§ 3. In het geval van …"

14. Het vereiste van een bepaald percentage laadpunten, dat bij artikel 3 van het ontwerp wordt bepaald, komt neer op het opleggen van een verplichting tot het plaatsen van laadpalen aan de houders van de milieuvergunning voor de betrokken parking (zie artikel 63, § 3, van de Milieuvergunningenordonnantie).

De bedoelde verplichting kan beschouwd worden als een inmenging in het eigendomsrecht van de voornoemde houders. Opdat de regeling verenigbaar zou zijn met onder meer artikel 16 van de Grondwet en artikel 1 van het 1ste Protocol bij het Europees Verdrag over de rechten van de mens, dient de inmenging evenredig te zijn met het nagestreefde doel. De afleverende overheid, die volgens artikel 4 van het ontwerp een afwijking van de in artikel 3 bepaalde verhouding kan toestaan in het geval van "technische onmogelijkheid of buitensporige kosten", kan bij de beoordeling van een aanvraag tot afwijking met dit evenredigheidsvereiste rekening houden. Aldus geïnterpreteerd, is er tegen de in artikel 3 vervatte regeling geen bezwaar vanuit het oogpunt van het eigendomsrecht.

15. Artikel 3, § 2, van het ontwerp bepaalt dat er in parkings van woningen een laadpunt moet zijn per parkeerplaats waarvoor de bewoner, die beschikt over een elektrisch voertuig, kenbaar heeft gemaakt dat hij over een dergelijk voertuig beschikt.

Het komt de Raad van State voor dat deze regeling in de praktijk aanleiding kan geven tot onduidelijkheden. Wie kan een laadpaal vragen voor een parkeerplaats die eigendom is van een bewoner, maar die het gebruik ervan heeft toegestaan (bijvoorbeeld via een huurovereenkomst) aan een derde (die beschikt over een elektrisch voertuig)? Wie kan een laadpaal vragen voor een parkeerplaats die gebruikt wordt door een persoon die daarvan wel de eigenaar is, maar die geen bewoner is van het gebouw?

Om problemen te vermijden, zou het ontwerp op dit punt verduidelijkt moeten worden.

Artikel 9

16. Volgens artikel 9 is de installatie van laadpunten verboden in parkings die zijn uitgerust met een autolift. De milieuvergunning kan afwijken van dit verbod, na advies van de brandweer.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

De vraag rijst hoe deze bepaling zich verhoudt tot artikel 19 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 februari 2021 'tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingsvoorwaarden van toepassing op parkings'. Volgens het eerste lid van dat artikel 19 moeten, "onverminderd andere geldende regelgevingen, (…) nieuwe parkings op zijn minst uitgerust zijn met één laadpunt voor elektrische voertuigen". Noch het voornoemde artikel 19, noch enige andere bepaling van het besluit van 25 februari 2021 voorziet in een uitzondering voor parkings die zijn uitgerust met een autolift. Op die manier lijkt er een incoherentie te bestaan tussen artikel 19, eerste lid, en artikel 9 van het voorliggende ontwerp.

Artikel 19, tweede lid, van het besluit van 25 februari 2021 bepaalt echter dat "huidig artikel zal vervangen worden door het regeringsbesluit waarin artikel 21 van dit besluit voorziet", en dat artikel 21 bepaalt dat de Regering "per besluit de verhouding van de laadpunten (…) voor alle parkings [vaststelt]".[7] Er kan aangenomen worden dat het voorliggende ontworpen besluit het besluit is dat bedoeld wordt in artikel 19, tweede lid. Als dat inderdaad het geval is, zou de incoherentie niet ontstaan.

Ter wille van de rechtszekerheid zou het ontwerp het best aangevuld worden met een bepaling waarbij de artikelen 19 en 21 van het besluit van 25 februari 2021 worden opgeheven.

*

[7] Artikel 60, § 2, van het besluit van 25 februari 2021 bepaalt dat het besluit van de Regering betreffende de verhouding van de oplaadpunten bedoeld in artikel 21 uiterlijk tegen 31 december 2021 moet worden goedgekeurd en uiterlijk op 1 januari 2025 in werking treedt.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

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

PORTÉE DU PROJET

2. Le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soumis pour avis a pour objet de déterminer les ratios de points de recharge pour les parkings, à savoir un pourcentage minimum de points de recharge rapporté au nombre d'emplacements dans un parking (articles 3 à 5). Il fixe en outre certaines conditions de sécurité qui s'appliquent à l'installation de points de recharge (articles 6 à 9).

Le projet vise la transposition partielle de la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 'modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique' (article 1er) [1].

L'arrêté en projet s'applique aux parkings visés dans les rubriques 68 (68A et 68B) et 224 de la liste des installations (article 2) [2].

FORMALITÉS

3. L'article 8 du projet comporte des règles techniques au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'.

Conformément à l'article 5 de la directive, de telles règles techniques doivent être notifiées à la Commission européenne. Dans ce cas, un délai d'attente de trois mois (au moins) s'applique avant que le projet puisse être adopté, conformément à l'article 6 de la directive. Il ne ressort pas du dossier que cette notification a eu lieu.

Le délégué a fait savoir que cette communication sera effectuée dès que possible.

---

[1] Selon le délégué, il s'agit plus précisément de l'article 1er, 5), de la directive 2018/844, dans la mesure où celui-ci concerne les paragraphes 2 à 4 de l'article 8 remplacé de la directive 2010/31/UE, qui est transposé pour la Région de Bruxelles-Capitale par l'article 3, §§ 1er, 3, 4 et 5, du projet.

[2] Classe 68A : parcs de stationnement couverts et/ou non couverts, situés en dehors de la voie publique, pour véhicules à moteur (motos, voitures, camionnettes, camions, bus,...) ou remorques, comptant de 10 à 50 emplacements – classe 2.
Classe 68 B : parcs de stationnement couverts et/ou non couverts, situés en dehors de la voie publique, pour véhicules à moteur (motos, voitures, camionnettes, camions, bus,...) ou remorques, comptant de 51 à 400 emplacements – classe 1B.
Classe 224 : parcs de stationnement couverts et/ou non couverts, situés en dehors de la voie publique, pour véhicules à moteur (motos, voitures, camionnettes, camions, bus...) ou remorques, comptant plus de 400 emplacements – classe 1A.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

Si l'accomplissement des formalités susmentionnées devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État [3], les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à la section de législation, conformément à la prescription de l'article 3, § 1er, alinéa 1er, des lois 'sur le Conseil d'État'.

EXAMEN DU PROJET

OBSERVATION GÉNÉRALE

4. Le projet se compose de trois chapitres, qui comportent respectivement les articles 3 à 5, 6 à 9, et 10. En revanche, les articles 1er et 2 ne font quant à eux l'objet d'aucun chapitre.

Si un texte est divisé en chapitres, tous les articles doivent faire partie d'un chapitre. Les articles 1er et 2 devraient figurer dans un nouveau chapitre à insérer, intitulé par exemple « Dispositions introductives ».

Préambule

5. On peut omettre les références dans les deux premiers alinéas du préambule. En effet, les dispositions mentionnées ne sont pas requises à titre de fondement juridique du projet.

6. Le troisième alinéa vise les articles 6, § 1er, alinéa 1er, et 63, § 3, alinéa 2 (lire : l'article 63, § 3), de l'ordonnance du 5 juin 1997 'relative aux permis d'environnement' (ci-après : l'ordonnance relative aux permis d'environnement).

Les articles 7, premier tiret, et 9 du projet prévoient un avis à donner par le Service d'incendie et d'Aide médicale urgente. Ces dispositions trouvent un fondement juridique dans l'article 13, § 1er, alinéa 1er, de l'ordonnance précitée, aux termes duquel le Gouvernement désigne les administrations ou les instances dont l'avis est notamment requis au cours de l'instruction des demandes de permis d'environnement. Cette dernière disposition doit par conséquent également être mentionnée dans le préambule.

7. Dans le quatrième alinéa, on rédigera la référence à l'arrêté royal du 8 mars 1989 'créant Bruxelles Environnement' comme suit :

> « Vu l'arrêté royal du 8 mars 1989 créant Bruxelles Environnement, confirmé par la loi du 16 juin 1989, l'article 3, § 3, modifié par l'ordonnance du 3 mai 2018; » [4].

[3] Plus précisément d'autres modifications que celles dont fait état le présent avis ou que celles visant à répondre aux observations formulées dans le présent avis.

[4] Dans le préambule d'un arrêté, il y a lieu de mentionner chaque fois, dans la description du fondement juridique, tous les textes encore en vigueur qui ont apporté par le passé des modifications aux articles qui procurent un fondement juridique à l'arrêté *(Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et*

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

8. L'avis de la Commission régionale de la Mobilité a été donné le 28 et non le 29 mars 2022. Dans le septième alinéa, la date sera corrigée en ce sens.

9. Le préambule doit encore être complété par la mention de la communication du projet à la Commission européenne dans le cadre de la directive (UE) 2015/1535 (voir l'observation 3).

Article 2

10. À l'article 2, alinéa 2, 2° et 3°, il est chaque fois fait référence à « l'article M12 du Plan Régional d'Affectation du Sol ». Un tel article ne se retrouve toutefois pas dans la version du Plan régional d'Affectation du Sol publié au Moniteur belge [5] ou consultable sur le site Internet www.urbanisme.irisnet.be [6].

Invité à fournir des précisions, le délégué a déclaré que ces articles figurent dans la version du Plan régional d'Affectation du Sol telle qu'elle est inscrite dans la banque de données Justel.

Il convient de viser la version officielle du Plan régional d'Affectation du Sol. Dans ce cas, cela implique que la référence à « l'article M12 du Plan Régional d'Affectation du Sol » doit être remplacée par une référence à « la partie L des dispositions relatives à l'affectation du sol du Plan régional d'Affectation du Sol ».

11. L'article 2, alinéa 2, 7°, définit la notion de « nouveau parking ».

11.1. Interrogé quant au fait de savoir si la distinction ainsi opérée entre des parkings qui existent déjà et des nouveaux parkings peut se justifier au regard du principe d'égalité, le délégué a répondu ce qui suit :

> « Voor de bestaande parkings (elke parking die geen 'nieuwe parking' is), is de kost om direct de normen die gelden vanaf 2035 te integreren relatief gezien hoger dan voor een nieuwe parking. Vandaar dat voor de bestaande parkings een trapsgewijze verplichting is voorzien. Voor nieuwe parkings is het kost-efficiënter om direct de strengere norm te integreren. De uitbater van een bestaande parking en de uitbater van een nieuwe parking bevinden zich dus niet in een vergelijkbare situatie ».

11.2. La définition de « nouveau parking » comporte notamment les parkings « qui n'étai[en]t pas couvert[s] par un permis d'environnement échu depuis moins de 2 ans ».

En soi, cette définition est difficilement compréhensible. Interrogé sur la question de savoir comment des parkings peuvent relever de la notion de « nouveau parking » si le permis d'environnement de ceux-ci est échu, le délégué a déclaré ce qui suit :

---

réglementaires, Conseil d'État, 2008, n° 27, à consulter sur le site internet du Conseil d'État (www.raadvst-consetat.be)).

[5] *M.B*, 14 juin 2001, pp. 19773 et suivantes.

[6] Microsoft Word - PRAS_170710_prescriptions-coordonnées-officieuses_V2 (irisnet.be).

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

« De toepassing van het ontwerpbesluit is gekoppeld aan de (regels inzake de) milieuvergunning. Volgens artikel 7, § 1, 4° van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen is er geen nieuwe milieuvergunning nodig voor het heropstarten van een inrichting ingedeeld in klasse IA, IB, ID of II waarvan de uitbating gedurende twee opeenvolgende jaren werd onderbroken. In het geval van de niet-uitbating gedurende een periode van minder dan twee jaar blijft de parking gedekt door de bestaande milieuvergunning en kan deze dus hernomen worden zonder dat een nieuwe aanvraag moet ingediend worden. Door bepaalde situaties zoals een verkoop of faillissement kan een inrichting namelijk 'onopzettelijk' niet-uitgebaat worden. Deze periode van relatieve tolerantie is in de ordonnantie beperkt tot twee jaar. Na deze twee jaar kan worden aangenomen dat er sprake is van nalatigheid bij het beheer van de parking, wat in zo'n geval leidt tot het opleggen van de meer strikte eisen ».

L'article 7, § 1er, alinéa 1er, 4°, de l'ordonnance relative aux permis d'environnement auquel fait référence le délégué, s'énonce comme suit :

« Les actes suivants sont soumis à un permis d'environnement lorsqu'ils concernent des installations de classes IA, IB, ID et II :

(…)

4° la remise en exploitation d'une installation dont l'exploitation a été interrompue pendant deux années consécutives;

(…) ».

La définition de la notion de « nouveau parking » inscrite à l'article 2, alinéa 2, 7°, du projet peut être rendue davantage conforme à l'ordonnance relative aux permis d'environnement et devra être adaptée en conséquence. Le Conseil d'État suggère d'écrire : « parking qui disposait d'un permis d'environnement mais qui n'a plus été exploité depuis plus de deux ans » .

12. La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale jointe à la demande d'avis observe que la notion de « point de recharge » est déjà définie à l'article 2, 44°, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 'relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale'. Selon cette définition, un point de recharge est « une interface qui permet de recharger un véhicule électrique à la fois ou d'échanger la batterie d'un véhicule électrique à la fois ».

Il est suggéré aux auteurs du projet que ce dernier dispose que la définition de la notion de « point de recharge » est celle qui est donnée de la même notion dans l'ordonnance précitée.

Article 3

13. L'article 3 se compose d'une phrase introductive, suivie de cinq paragraphes numérotés.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

Si un article est divisé en paragraphes, tous les éléments de l'article doivent faire l'objet d'un paragraphe. Le Conseil d'État suggère de restructurer l'article 3 de la manière suivante :

« § 1er. Les ratios des points de recharge … :

1° Pour ce qui concerne les parkings desservant ...;

2° Pour ce qui concerne les parkings de logements : ...;

3° Pour ce qui concerne les parkings à usage public ...

Pour le calcul du ratio défini à l'alinéa 1er ...

Dans le cas où ... les parkings visés à l'alinéa 1er doivent uniquement respecter les règles applicables au 1er janvier 2025, à compter de cette date.

§ 2. Les nouveaux parkings ...

§ 3. En cas d'affectations ... ».

14. La condition d'un pourcentage déterminé de points de recharge, fixée par l'article 3 du projet, revient à imposer le placement de bornes de recharge aux titulaires du permis d'environnement pour le parking concerné (voir l'article 63, § 3, de l'ordonnance relative aux permis d'environnement).

L'obligation visée peut être considérée comme une ingérence dans le droit de propriété des titulaires précités. Afin que le dispositif soit compatible notamment avec l'article 16 de la Constitution et l'article 1 du Protocole n° 1 à la Convention européenne des droits de l'homme, l'ingérence doit être proportionnée à l'objectif poursuivi. L'autorité délivrante, qui selon l'article 4 du projet peut accorder une dérogation aux ratios déterminés à l'article 3 en cas d'« impossibilité technique ou de coût exorbitant », peut tenir compte de cette exigence de proportionnalité lors de l'appréciation d'une demande de dérogation. Interprété de cette manière, l'article 3 ne soulève pas d'objection du point de vue du droit de propriété.

15. L'article 3, § 2, du projet dispose que dans les parkings de logements, il doit y avoir un point de recharge par emplacement de stationnement pour lequel l'habitant, qui dispose d'un véhicule électrique, a fait savoir qu'il dispose d'un tel véhicule.

Il apparaît au Conseil d'État que ce dispositif peut être source de confusion dans la pratique. Qui peut demander une borne de recharge pour un emplacement de stationnement appartenant à un habitant, mais qui a autorisé son utilisation (par exemple par un contrat de bail) à un tiers (qui dispose d'un véhicule électrique)? Qui peut demander une borne de recharge pour un emplacement de stationnement utilisé par une personne qui en est bien le propriétaire mais qui n'est pas un habitant de l'immeuble ?

Afin d'éviter des problèmes, il faudrait préciser le projet sur ce point.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡

Article 9

16. Selon l'article 9, l'installation de points de recharge est interdite lorsque le parking est muni d'un ascenseur pour véhicules. Le permis d'environnement peut déroger à cette interdiction, sur avis du service d'incendie.

La question se pose de savoir comment cette disposition s'articule avec l'article 19 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 février 2021 'fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings'. Aux termes de l'alinéa 1er de cet article 19, « [s]ans préjudice d'autres législations existantes, les nouveaux parkings doivent au minimum être équipés d'un point de recharge pour les véhicules électriques ». Ni l'article 19 précité ni aucune autre disposition de l'arrêté du 25 février 2021 ne prévoient une exception pour les parkings équipés d'un ascenseur pour véhicules. Ainsi, il semble y avoir une incohérence entre l'article 19, alinéa 1er, et l'article 9 du projet à l'examen.

L'article 19, alinéa 2, de l'arrêté du 25 février 2021 dispose cependant que « [l]e présent article sera remplacé par l'arrêté du Gouvernement prévu à l'article 21 du présent arrêté », et l'article 21 dispose que le Gouvernement « fixera par arrêté les ratios de points de recharge pour tous les parkings » [7]. On peut admettre que l'arrêté en projet à l'examen est bien l'arrêté visé à l'article 19, alinéa 2. Si tel est effectivement le cas, il n'y aurait pas d'incohérence.

Dans un souci de sécurité juridique, mieux vaudrait compléter le projet par une disposition abrogeant les articles 19 et 21 de l'arrêté du 25 février 2021.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Astrid TRUYENS Marnix VAN DAMME

[7] L'article 60, § 2, de l'arrêté du 25 février 2021 dispose que l'arrêté du gouvernement relatif aux ratios des points de recharge visé à l'article 21 devra être adopté le 31 décembre 2021 au plus tard et entrera en vigueur au plus tard le 1er janvier 2025.

‡LW-AIIWIBJDF-HBHICVT‡