

Rolnummers 5750 en 5751
Arrest nr. 170/2014 van 27 november 2014

A R R E S T

In zake : de beroepen tot vernietiging van de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 (« Parkings buiten de openbare weg ») en 4.1.1, §§ 4 tot 9, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, ingesteld door de vzw « Federatie van de Belgische parkings » en door de « Beroepsvereniging van de Vastgoedsector ».

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters J. Spreutels en A. Alen, en de rechters E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, F. Daoût, T. Giet en R. Leysen, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter J. Spreutels,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de beroepen en rechtspleging*

Bij verzoekschriften die aan het Hof zijn toegezonden bij op 21 november 2013 ter post aangetekende brieven en ter griffie zijn ingekomen op 22 november 2013, zijn beroepen tot vernietiging ingesteld van de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 (« Parkings buiten de openbare weg ») en 4.1.1, §§ 4 tot 9, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 21 mei 2013) respectievelijk door de vzw « Federatie van de Belgische parkings », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. S. Nopere, advocaat bij de balie te Brussel, en door de « Beroepsvereniging van de Vastgoedsector », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. M. Scholasse, advocaat bij de balie te Brussel, en Mr. N. Barbier, advocaat bij de balie te Nijvel.

Die zaken, ingeschreven onder de nummers 5750 en 5751 van de rol van het Hof, werden samengevoegd.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. C. Molitor en Mr. J. Bourtembourg, advocaten bij de balie te Brussel, heeft memories ingediend, de verzoekende partijen hebben memories van antwoord ingediend en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft ook memories van wederantwoord ingediend.

Bij beschikking van 15 juli 2014 heeft het Hof de zaken in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 16 september 2014, na de partijen te hebben uitgenodigd om, in een aanvullende memorie uiterlijk op 11 september 2014 in te dienen en binnen dezelfde termijn aan de andere partijen mee te delen, op de volgende vragen te antwoorden :

« 1. Vanaf welke datum is de exploitatie van een overdekte parking of openluchtparking, in het Brusselse Gewest, onderworpen aan een tijdelijk verleende administratieve vergunning ?

2. Dient te worden beschouwd dat het onherroepelijke en definitieve karakter van de verzaking bedoeld in artikel [13ter, § 1], van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, zoals ingevoegd bij artikel [4.1.1, § 4], van de bestreden ordonnantie, tegenstelbaar is aan de eigenaar van de parking in kwestie, zelfs wanneer hij niet de huidige exploitant ervan is ? ».

Aanvullende memories zijn ingediend door :

- de verzoekende partij in de zaak nr. 5750;
- de verzoekende partij in de zaak nr. 5751;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in iedere zaak.

Op de openbare terechtzitting van 16 september 2014 :

- zijn verschenen :

. Mr. S. Nopere en Mr. L. Vansnick, advocaat bij de balie te Brussel, voor de verzoekende partij in de zaak nr. 5750;

. Mr. N. Barbier en Mr. G. Van Hoorebeke, advocaat bij de balie te Brussel, *loco* Mr. M. Scholasse, voor de verzoekende partij in de zaak nr. 5751;

- Mr. C. Molitor, voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

- hebben de rechters-verslaggevers J.-P. Moerman en E. De Groot verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- zijn de zaken in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *In rechte*

- A -

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de beroepen

A.1.1. De « Beroepsvereniging van de Vastgoedsector » (hierna : « BVS ») wijst erop dat de wet van 31 maart 1898 beroepsverenigingen de hoedanigheid verleent om bepalingen aan te vechten die de collectieve belangen van hun leden rechtstreeks en ongunstig kunnen raken, en dat haar maatschappelijk doel onder meer erin bestaat de beroepsbelangen van haar leden te beschermen alsook het recht op private eigendom te bevorderen en te beschermen. Zij onderstreept verder nog dat er onder haar effectieve leden handelsvennootschappen of natuurlijke personen zijn die beroepsmatig programma's voor stadsuitbreiding, voor het optrekken van gebouwen en delen van gebouwen ontwerpen of realiseren, of die in zulke programma's of gebouwen investeren.

Volgens die partij raken de bestreden bepalingen de belangen van haar leden rechtstreeks en ongunstig omdat zij kunnen leiden tot een vermindering van de capaciteit aan geldig toegestane parkeerinrichtingen, bij de verlenging of de vernieuwing van de milieuvergunning die eraan verbonden is, wat een weerslag zal hebben op de activiteiten van de eigenaars of exploitanten van die parkings, onder wie een groot aantal leden van die verzoekende partij. Die laatste wijst erop dat dit ook opgaat in geval van betaling van de milieubelasting.

A.1.2. De vzw « Federatie van de Belgische parkings » (hierna : « BPF ») wijst erop dat haar maatschappelijk doel onder meer erin bestaat de belangen van haar leden, namelijk de constructeurs, eigenaars en exploitanten van parkings in België, gelegen op of buiten de openbare weg, te bevorderen en te verdedigen. Zij onderstreept verder nog dat, binnen het kader van haar statuten, elk gebouw of deel van een gebouw dat wordt opgetrokken, ingericht en geëxploiteerd met het oog op het parkeren tegen een uurtarief van motorvoertuigen en dat een capaciteit heeft van ten minste honderd voor het publiek toegankelijke plaatsen, als een parking buiten de openbare weg wordt beschouwd.

Volgens die partij is haar maatschappelijk doel duidelijk onderscheiden van het algemeen belang en van de individuele belangen van haar leden. Zij is overigens van mening dat de bestreden bepalingen ertoe strekken een maximumquotum van toegelaten parkeerplaatsen per gebouw op te leggen, en de houders van een milieuvergunning of -certificaat verplichten zich eraan te conformeren of een milieubelasting te betalen. Zij leidt eruit af dat minstens een deel van de personen wier belangen zij beschermt, te maken kunnen hebben met die bindende regels.

De BPF is verder nog van mening dat de uitsluiting van de openbare parkings uit het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen geen invloed heeft op haar belang om de vernietiging van de bestreden bepalingen te vorderen. Er kan immers niet met zekerheid worden gesteld dat de leden wier belangen door die partij worden verdedigd, openbare parkings beheren in de zin van artikel 2.3.51 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (hierna : « BWLKE »). Die partij wijst erop dat de Brusselse Regering de criteria op grond waarvan een parking als openbare parking kan worden erkend, nog niet heeft vastgesteld en dat, bovendien, de milieuvergunningen die tot op heden in het Brusselse Gewest zijn uitgereikt nooit een parking hebben erkend als zijnde een openbare parking, zodat de uitsluiting waarin artikel 2.3.52 van het BWLKE voorziet, thans onwerkzaam is.

A.1.3. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betwist het belang van de BPF om in rechte te treden. Volgens de Regering zijn de leden van die verzoekende partij eigenaar van parkings die doorgaans als publieke parkings worden beschouwd, die voor iedereen toegankelijk zijn, of staan zij in voor de aanleg of de exploitatie ervan. De Regering voert echter aan dat dit type van parkings uitgesloten is van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen, die bijgevolg niets te maken hebben met het maatschappelijk doel van de BPF.

De Regering erkent dat nog geen enkel uitvoeringsbesluit werd aangenomen, maar is van mening dat daaruit niet kan worden afgeleid dat de uitzondering die is bepaald ten gunste van de openbare parkings nog niet van toepassing is.

De Regering steunt haar argumentatie op het arrest nr. 201/2005 van het Hof en is van mening dat het aanvaarden van het belang van de BPF om in rechte te treden, erop zou neerkomen vooruit te lopen op de wijze waarop zij de haar verleende machtiging in werking zou stellen. Het belang van de BPF zou bijgevolg te hypothetisch en te onrechtstreeks zijn om haar beroep te gronden.

A.1.4. De BPF repliceert dat de Regering ten onrechte steunt op het arrest nr. 201/2005 van het Hof omdat het pas is wanneer de Regering het besluit tot uitvoering van artikel 2.3.51 van het BWLKE aanneemt dat haar leden zullen kunnen proberen de uitzondering te doen gelden die erin is bepaald ten gunste van de openbare parkings. Volgens de BPF gaat het hier dus niet erom te gissen naar de wijze waarop de aan de Regering verleende machtiging ten uitvoer zal worden gelegd, maar, integendeel, vast te stellen dat, bij gebrek aan precisering van het begrip « openbare parking », de bestreden bepalingen thans van toepassing zijn op minstens een gedeelte van de parkings die toebehoren aan de vennootschappen waarvan die partij de belangen verdedigt.

A.1.5. De Regering antwoordt dat niet valt in te zien hoe de bestreden bepalingen, aangezien de ordonnantiegever heeft bepaald dat zij niet van toepassing zijn op de openbare parkings, zouden kunnen worden toegepast op de publiek toegankelijke parkings zonder het BWLKE te schenden, ook al is het uitvoeringsbesluit nog niet genomen. Volgens de Regering zou alleen het uitvoeringsbesluit kunnen tonen of het maatschappelijk doel van de BPF wordt geraakt.

Ten gronde

Wat betreft het eerste middel in de zaken nrs. 5750 en 5751

A.2.1. De BPF en de BVS leiden beiden een eerste middel af uit de schending van artikel 16 van de Grondwet, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens. De BPF beroept zich eveneens op de vrijheid van handel en nijverheid.

A.2.2. De BVS is van mening dat, over het algemeen, de maatregelen die zij betwist bijdragen tot de bescherming van het leefmilieu, maar dat het verband tussen de genoemde maatregelen en die doelstelling niet voldoende wordt aangetoond. Zij wijst in dat verband erop dat door de toename van het aantal « schone » voertuigen die maatregelen nog moeilijker te rechtvaardigen zullen zijn in het licht van zulk een milieudoelstelling.

Diezelfde partij is verder nog van mening dat de bestreden maatregelen uitlopen op een onbetwistbaar economisch verlies voor de eigenaar van parkings die als overtollig worden beschouwd, hetzij wegens het totale waardeverlies ervan (in geval van afschaffing zonder herbestemming of omschakeling), hetzij wegens de waardevermindering ervan (in geval van omschakeling), hetzij wegens de betaling van de milieubelasting waarvan het bedrag jaarlijks zal toenemen. Die partij is echter van mening dat er geen rechtstreeks en *a fortiori* redelijk verband bestaat tussen het nagestreefde doel en de aantasting van het eigendomsrecht.

De BVS is verder nog van mening dat er geen echte keuzevrijheid is met betrekking tot de verschillende door de bestreden bepalingen geboden alternatieven voor overtollige parkeerplaatsen, maar dat de beslissing van de eigenaar vooral samenhangt met de verplichtingen die inherent zijn aan zijn situatie en met de kenmerken van de betrokken inrichting.

Diezelfde partij onderstreept overigens dat de bestreden bepalingen een flagrante inmenging vormen in de lopende huurovereenkomsten. Bovendien is zij van mening dat, wanneer het gebouw wordt gebruikt door één enkele huurder-exploitant, die dus als enige in staat is, in die hoedanigheid, om de toekenning, de verlenging of de vernieuwing van de milieuvergunning aan te vragen, de eigenaars van de parking definitief overtollige parkeerplaatsen zouden kunnen verliezen indien de huurder zou beslissen ze niet verder te exploiteren.

De BVS wijst nog erop dat de aantasting van het eigendomsrecht definitief is, terwijl in geen enkele compensatiemaatregel is voorzien. Zij voert ten slotte aan dat een substantieel gedeelte van de financiële last die verbonden is aan het bestrijden van de milieu-impact van het wegtransport enkel laten doorwegen op de kantoorgebouwen, in ruime zin, met overtollige parkeerplaatsen, die op zich niet vervuilend zijn, zonder enige schadevergoeding, tot een schending van het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten leidt.

A.2.3. De BPF is van mening dat de door haar betwiste bepalingen een aanzienlijke beperking meebrengen van het genot van het recht van de houders van milieuvergunningen of -certificaten. Zij wijst erop dat het Hof eist dat in een vergoedingsregeling wordt voorzien wanneer de beperking kan worden gelijkgesteld met een feitelijke onteigening.

Die partij spreekt zich niet uit over het legitieme karakter van de doelstellingen die met de bestreden bepalingen worden nagestreefd. Zij wijst daarentegen erop, bij wijze van evenredigheidstoetsing, dat de bestreden bepalingen geleidelijk zullen worden toegepast op de bestaande parkeerinrichtingen, naar aanleiding van de verlenging of vernieuwing van hun milieuvergunning, en dat zij ertoe verplichten, zonder compensatie, hetzij de overtollige plaatsen ter beschikking te stellen van het grote publiek, hetzij ze voor nieuwe activiteiten te herbestemmen, hetzij de milieubelasting te betalen die in werkelijkheid een ontradende belasting zou zijn en waarvan het bedrag, dat jaarlijks wordt verhoogd, in elk geval voor de parkeerplaatsen gelegen in zone A, elke financiële winst op middellange termijn zou tenietdoen. Die partij wijst daarnaast erop dat de Regering, met betrekking tot de overtollige plaatsen, de duur van de verlengde milieuvergunning kan beperken, zodat de houder ervan niet de zekerheid heeft dat hij het vrije genot van zijn goed kan blijven hebben.

Volgens de BPF is de aantasting des te onevenrediger omdat zij raakt aan de kern van de prerogatieven van de betrokken houders van milieuvergunningen, een waardevermindering van hun onroerende eigendom meebrengt en ertoe leidt geldig toegelaten en geëxploiteerde parkeerplaatsen onbeschikbaar te maken, zelfs wanneer het creëren van dat aantal plaatsen was geëist, door de voor stedenbouw bevoegde overheden, bij het optrekken van het betrokken gebouw. In dat verband vermeldt die verzoekende partij de omzendbrief nr. 59 van 17 juni 1970, de « omzendbrief De Saeger » genoemd, op grond waarvan het creëren van een bepaald aantal parkeerplaatsen werd geëist bij het optrekken van een nieuw gebouw of bij de verbouwing van een oud gebouw.

De BPF onderstreept verder nog dat de aantasting van het eigendomsrecht discriminerende gevolgen heeft en onomkeerbaar is, zelfs voor bestaande en uit stedenbouwkundig oogpunt definitief toegelaten parkeerplaatsen. Zij doet ook gelden dat het onderbrengen van een onroerend goed in een van de drie onderscheiden zones om het aantal toegelaten parkeerplaatsen te berekenen, afhangt van beleidskeuzen of van beslissingen van vervoersmaatschappijen, die kunnen evolueren, wat de economische analyse die moet voorafgaan aan de keuze van de vergunninghouder om de milieubelasting te betalen of om over te gaan tot de overname van de parkeerplaatsen onmogelijk maakt. De BPF onderstreept echter dat, in geval van onzekerheid, het Europees Hof voor de Rechten van de Mens uitdrukkelijk heeft geoordeeld dat het ontbreken van enige vorm van compensatie een aanwijzing vormt voor schending van het eigendomsrecht.

Diezelfde partij onderstreept verder nog dat de aantasting van het eigendomsrecht niet voorzienbaar, noch geleidelijk is omdat de bestreden bepalingen in werking zijn getreden zonder overgangsregeling, en dat terwijl, bij de goedkeuring van het gewestelijk plan inzake parkeerbeleid, geen enkele verwijzing naar dat type van restrictieve maatregelen werd gedaan.

A.2.4. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wijst erop dat de bestreden bepalingen ertoe bijdragen het energieverbruik te verminderen, zowel om de luchtkwaliteit te waarborgen en de klimaatveranderingen te bestrijden als om zich meer bepaald te conformeren aan de pertinente Europese richtlijnen ter zake. Zij onderstreept overigens dat de ordonnantiegever een oplossing wilde vinden voor het probleem van verkeersdrukke als gevolg van het woon-werkverkeer, dat nefaste gevolgen heeft voor het milieu en de economie. De Regering doet gelden dat het BWLKE dat doel nastreeft door het gebruik van wagens met zeer hoge milieuprestaties te bevorderen en het gebruik van motorvoertuigen te verminderen. Wat dat laatste aspect betreft, onderstreept de Regering dat de ordonnantiegever heeft geoordeeld dat een echte afname van het autoverkeer onlosmakelijk verbonden is aan een beperking van het aantal parkeerplaatsen. Diezelfde partij wijst eveneens erop dat het nastreven van een milieudoelstelling aantastingen van het eigendomsrecht kan rechtvaardigen.

De Regering is overigens van mening dat rekening dient te worden gehouden met het door de ordonnantiegever nagestreefde doel van een gelijke behandeling van de gebouwen opgetrokken vóór en na 2002, aangezien de kantoorgebouwen die nog moeten worden opgetrokken reeds onderworpen zijn aan de regels die een maximumaantal parkeerplaatsen opleggen.

De Regering erkent dat de parlementaire voorbereiding geen melding maakt van de wetenschappelijke studies die de pertinentie van de maatregel ten opzichte van dat doel ondersteunen, maar voert aan dat er wel degelijk studies in die zin zijn gevoerd, en citeert bepaalde resultaten ervan. Volgens haar is de maatregel bijgevolg wel adequaat.

De Regering wijst vervolgens erop dat de verzoekende partijen niet aantonen dat de betwiste maatregel het eigendomsrecht van de personen die zij verdedigen op onevenredige wijze zou aantasten, en onderstreept in dat verband dat in een overgangsregeling voor de bestaande vergunningen is voorzien omdat de houders ervan, op het ogenblik dat zij de verlenging ervan aanvragen, moeten kiezen tussen het behoud van de overtollige plaatsen, tegen betaling van de milieubelasting, de afschaffing of de omschakeling ervan. Er bestaat volgens de Regering dus geen verplichting om de milieubelasting te betalen.

Diezelfde partij onderstreept verder nog dat de parkeerplaatsen die binnen het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen vallen, dus met uitzondering van de openbare parkings die gratis of tegen betaling toegankelijk zijn, in principe geen inkomsten voortbrengen omdat zij over het algemeen gratis ter beschikking worden gesteld van de werknemers die in het gebouw werken waarvoor die plaatsen zijn bedoeld.

De Regering wijst bovendien erop dat de referentienormen zich niet ertegen verzetten dat een onrechtstreekse sanctie wordt verbonden aan de positieve verplichting die aan de eigenaars wordt opgelegd om een doel van algemeen belang na te streven. Zij vermeldt in dat verband het arrest nr. 72/2008 van het Hof, waarin het Hof de jaarlijkse heffing ten laste van de producenten die een zakelijk recht uitoefenen op niet-benutte of onderbenutte sites voor elektriciteitsproductie, geldig heeft verklaard.

Diezelfde partij is van mening dat de verzoekende partijen niet aantonen dat de beperking van de geldigheidsduur van de overgangsregeling, waartoe de Regering eventueel beslist in geval van vernieuwing van de milieuvergunning, een onevenredige aantasting zou vormen van hun eigendomsrecht. Zij onderstreept eveneens dat geen enkele van de in het eerste middel beoogde referentienormen een rechtstreeks verband vereist tussen het nagestreefde doel en de aantasting van het eigendomsrecht, in tegenstelling tot hetgeen de BVS aanvoert, en dat in principe de inmengingen in het eigendomsrecht zonder schadevergoeding kunnen gebeuren.

Volgens de Regering is de maatregel des te minder onevenredig omdat de ordonnantiegever in verschillende waarborgen heeft voorzien, zoals het in aanmerking nemen van de reële alternatieven voor de verplaatsing per auto, via de indeling van het grondgebied in drie zones, het bestaan van een afwijkende regeling, bepaald in artikel 2.3.54, § 4, van het BWLKE, voor de specifieke gevallen waarin de algemene toepassing van de bestreden bepalingen onaangepast zou blijken en, ten slotte, het bestaan van bijstand bij de herbestemming van alle overtollige parkeerbzones of een deel daarvan, via een gewestelijke begeleidingsdienst.

Wat betreft de beweerde schending van het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten, verwijst de Regering naar haar argumentatie met betrekking tot het tweede onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5570.

A.2.5. De BPF betwist de verwijzing van de Regering naar het arrest nr. 72/2008 van het Hof. Zij is van mening dat het *in casu* niet gaat om « niet-benutte of onderbenutte » sites en dat het doel van de wet die in het geding was in de zaak die tot dat arrest aanleiding heeft gegeven, helemaal niets te maken had met dat van de bestreden ordonnantie omdat het erom ging de concurrentie te verbeteren. Volgens die partij doen de bestreden bepalingen afbreuk aan de kern van de prerogatieven van de houders van milieuvergunningen, die rechtmatig mochten verwachten dat zij de parkeerplaatsen zouden kunnen gebruiken en exploiteren binnen de grenzen van de vergunning die hun was toegekend.

De BPF is eveneens van mening dat de Regering ten onrechte stelt dat de omzendbrief « De Saeger » sedert bijna twintig jaar niet meer wordt toegepast, omdat hij is toegepast tot het begin van de jaren 2000.

A.2.6. De BVS onderstreept dat de ordonnantiegever een pertinentere maatregel ten opzichte van de doelstellingen die hij volgens de Regering nastreefde zou hebben genomen indien hij meer aandacht had geschonken aan de kwestie van het autoverkeer, in ruime zin, en van de mobiliteit, in plaats van die van de parkeerplaatsen, die op zich niet verontreinigend zijn.

Die partij betwist ook het argument van de Regering volgens welk de bestreden maatregel geen financiële impact zou hebben voor de personen van wie zij de belangen verdedigt. Zij onderstreept in dat verband de kosten van de aanleg en het onderhoud van zulke parkeerplaatsen, hun patrimoniale waarde en hun belang als element van een globaal « pakket » van vergoedingen. Volgens die partij zou de milieubelasting bovendien jaarlijks een globaal bedrag van meer dan 21 000 000 euro kunnen vertegenwoordigen, voor het geheel van de ongeveer 25 000 overtollige parkeerplaatsen, waarvan zij de globale waarde op ongeveer 750 000 000 euro schat.

A.2.7. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering repliceert dat in de eerste plaats rekening moet worden gehouden met de ruime beoordelingsmarge waarover de wetgever ter zake beschikt. Zij is overigens van mening dat de eigenaars van overtollige parkeerplaatsen die inkomsten eruit zouden willen halen, ze kunnen verhuren aan het publiek, waardoor zij bovendien worden onttrokken aan het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen.

De Regering is verder nog van mening dat het door de BVS aangevoerde cijfer van 21 000 000 euro niet toelaat de evenredigheid van de maatregel voor de eigenaars van de betrokken parkings te beoordelen, en dat de marktwaarde van de parkings niets zegt over de eventuele inkomsten die door de genoemde eigenaars eruit worden gehaald.

Wat betreft het tweede middel in de zaak nr. 5751 en het eerste onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750

A.3.1. De twee verzoekende partijen verwijten de ordonnantiegever in hoofdzaak dat hij de parkeerplaatsen die binnen het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen vallen en die welke ervan zijn uitgesloten, verschillend heeft behandeld.

A.3.2. De BVS onderstreept dat alleen de parkings bij kantoorgebouwen en bij gebouwen bestemd voor productie van immateriële goederen of hoogtechnologische activiteiten door de in het geding zijnde maatregel worden beoogd.

Die verzoekster kan begrijpen dat het rechtmatig is de openbare parkings uit te sluiten van de bestreden regeling; dat geldt echter niet voor de andere types van parkeerplaatsen die van de bekritiseerde bepalingen zijn uitgesloten en, in het bijzonder, voor de uitzondering bedoeld in artikel 2.3.52, § 3, 3°, van het BWLKE, voor de parkings die exclusief 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.

De BVS wijst erop dat, volgens de parlementaire voorbereiding, die types van parkings van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen zijn uitgesloten wegens de ligging ervan en het slechte aanbod van openbaar vervoer, alsook wegens het onaangepaste karakter van het criterium van de vloerooppervlakte van

het gebouw om het aantal toegelaten parkeerplaatsen te berekenen. Die partij wijst echter erop dat, hoewel een handelscentrum gelegen aan de rand van de stad zich niet in dezelfde situatie bevindt, wat de toegang tot het openbaar vervoer betreft, als een handelscentrum gelegen in het stadscentrum, beide gebouwen aan de bestreden maatregelen ontsnappen. Bovendien oordeelt zij dat de verantwoording nog meer benadrukt dat het berekeningssysteem dat voor de kantoorgebouwen is gekozen, niet aangepast is aan de activiteiten die van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen zijn uitgesloten.

Zij is van mening dat de wil om het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer te beperken door geen gratis parkeerplaats aan te bieden op het werk, eveneens zou moeten worden toegepast op de categorieën van parkings die zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen, omdat die doelstelling in algemene bewoordingen is geformuleerd en kan worden toegepast op alle categorieën van activiteiten en werknemers.

Wat betreft de uitzondering verbonden aan de parkings bestemd voor een woonfunctie, oordeelt de BVS dat zij enkel zou kunnen worden begrepen indien de parkeerplaatsen op de plaats van bestemming van de bewoners van die woningen hoofdzakelijk privéplaatsen verbonden aan kantooroppervlakten zouden zijn, wat op geen enkele manier wordt aangetoond.

A.3.3. De BPF oordeelt, in het eerste onderdeel van haar tweede middel, dat in de parlementaire voorbereiding van de bestreden ordonnantie geen voldoende verantwoording wordt gegeven voor het doorgevoerde verschil in behandeling. Zij ziet niet in welk opzicht dezelfde soort hinder die wordt veroorzaakt, enerzijds, door de parkings die binnen het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen vallen en, anderzijds, door de parkings die ervan zijn uitgesloten, in omvang dermate zou verschillen dat zij zulk een verschil in behandeling zou rechtvaardigen. Zij verwijst in dat verband naar het arrest nr. 102/98 van het Hof.

Die partij is van oordeel dat het feit dat de activiteiten bedoeld in artikel 2.3.52, § 3, 3°, van het BWLKE meestal ver verwijderd zijn van de knooppunten van het openbaar vervoer, geen invloed heeft omdat eenzelfde vaststelling zou kunnen worden gedaan voor de parkeerplaatsen die binnen het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen vallen en die behoren tot zone C, omschreven in artikel 2.3.53, § 4, van het BWLKE.

Op dezelfde wijze oordeelt zij dat de uitzondering ten gunste van de parkings verbonden aan privéwoningen niet overtuigend is omdat het probleem van het parkeren en van de luchtverontreiniging algemeen is en verbonden is aan alle verplaatsingen per wagen.

Wat ten slotte de uitzondering ten gunste van de openbare parkings betreft, naast het feit dat dit begrip door de ordonnantiegever niet duidelijk wordt gedefinieerd, dient te worden opgemerkt dat hun uitsluiting van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen verantwoord is door de eigen bedoeling en de specifieke reglementering ervan. Volgens de BPF legt niettemin geen enkele geldende wetbepaling de houders van milieuvergunningen voor een openbare parking verplichtingen op met betrekking tot de exploitatie ervan.

A.3.4. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering onderstreept dat een afname van het autoverkeer niet kan worden bereikt zonder een beperking van het aantal parkeerplaatsen, in het bijzonder die welke verbonden zijn aan kantoorgebouwen die overigens gemakkelijk te bereiken zijn met het openbaar vervoer. Zij is bijgevolg van mening dat het door de verzoekende partijen bekritiseerde verschil in behandeling redelijk verantwoord is. Zij wijst in dat verband erop dat het autoverkeer op het grondgebied van het Gewest hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door pendelaars die zich tijdens de spits verplaatsen om naar hun werk of hun woonplaats te gaan, en leidt daaruit af dat de van de bestreden bepalingen uitgesloten parkeerplaatsen uit dat oogpunt geen soortgelijke hinder veroorzaken.

De Regering onderstreept dat de parkings die zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de betwiste maatregelen niet of duidelijk minder te maken hebben met het woon-werkverkeer, en dat de meeste kantoorgebouwen gemakkelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Wat de parkings betreft die behoren tot zone C, in de zin van het BWLKE, zijnde de zone waarin het aanbod van openbaar vervoer het minst goed is, wijst de Regering erop dat de milieubelasting pas verschuldigd zal zijn vanaf 1 januari 2022, datum waarop het GEN operationeel zou moeten zijn.

Volgens de Regering is de uitsluiting, uit het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen, van de parkings bestemd voor woningen volkomen verantwoord omdat de wetgever de verplaatsingen per wagen heeft willen beperken door in te spelen op een van de belangrijkste stimuli, namelijk de mogelijkheid om het voordeel van een parking op de werkplaats te genieten. Op dezelfde wijze voert de Regering aan dat de uitsluiting van de

openbare parkings redelijk verantwoord is en dat zij bovendien voordeel kan brengen voor de BPF, die dus geen belang zou hebben om dat middel op te werpen. Bovendien is zij van mening dat de BPF niet aantoonbaar dat openbare parkings aan de betrokken personen een gratis parkeerplaats op het werk kunnen bieden. Zij is bijgevolg van mening dat dit type van parkings niet valt onder de problematiek die de ordonnantiegever wil bestrijden. De Regering is ook van oordeel dat de verwijzing naar het arrest nr. 102/98 van het Hof niet pertinent is omdat het in dat arrest erom ging het niveau van hinder van de parkings op een heel algemene wijze te beoordelen, en rekening houdend met de activiteiten die in de gebouwen ervan worden uitgevoerd.

Wat betreft de parkeerplaatsen verbonden aan de plaatsen waar ambachts-, nijverheids-, logistieke, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten worden uitgevoerd, die werkplaatsen zijn, onderstreept de Regering dat, wegens de eigen vereisten van dat type van activiteiten en wegens hun behoefte aan een grotere oppervlakte, die installaties gesitueerd zijn op plaatsen met een slecht aanbod van openbaar vervoer. Bovendien wijst zij erop dat het gaat om activiteiten die een groot aantal parkeerplaatsen kunnen vereisen, waarvan echter het hoofddoel niet is plaats te bieden voor de wagens van de werknemers van die installaties.

A.3.5. De BPF antwoordt dat zij niet ziet waarom de ordonnantiegever heeft gefocust op het woon-werkverkeer, om het wegverkeer te doen afnemen, en betwist dat de meeste kantoorgebouwen zich bevinden in zones met een goed aanbod van openbaar vervoer, zoals overigens wordt aangetoond door de toepasbaarheid, op sommige van die gebouwen, van de specifieke voorschriften van zone C, in de zin van het BWLKE.

A.3.6. De BVS antwoordt dat ambachts-, nijverheids-, logistieke, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, handelszaken en groothandel, grote speciaalzaken, voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst en hotelinrichtingen een stroom van voertuigen doen ontstaan en het wegennet mee doen dichtslibben. Zij is overigens van mening dat die activiteiten niet allemaal gelegen zijn in zones waar geen goed aanbod van openbaar vervoer aanwezig is. Zij oordeelt dat de Regering niet heeft aangetoond dat het niet mogelijk was een bruikbaar systeem op te zetten, van toepassing op de activiteiten die van de bestreden bepalingen zijn uitgesloten, terwijl de nagestreefde doelstellingen op algemene en abstracte wijze zijn uitgedrukt.

A.3.7. De Regering repliceert dat de uitsluiting van de activiteiten bedoeld in artikel 2.3.52, § 3, 3°, niet alleen verantwoord is door hun vestigingsplaats, waar geen behoorlijk aanbod van openbaar vervoer aanwezig is, - zoals dat het geval is voor de parkings gelegen in zone C -, maar ook en vooral omdat er geen rechtstreeks verband is tussen de vloeroppervlakte, die wordt gebruikt om het aantal toegelaten parkeerplaatsen te berekenen, en het aantal dienstbetrekkingen.

Wat betreft het tweede onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750

A.4.1. De BPF verwijt de ordonnantiegever dat hij de houders van een milieuvergunning die verzoeken om de verlenging ervan en de aanvragers van een nieuwe milieuvergunning of -certificaat identiek heeft behandeld, terwijl die personen zich in verschillende situaties bevinden, doordat alleen de eerstgenoemden beschikken over een akte, te hunnen gunste, die voordelige rechten of gevolgen creëert op grond waarvan zij een ingedeelde inrichting kunnen exploiteren.

De BPF erkent dat artikel 62 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen reeds toestond dat een milieuvergunning opnieuw wordt onderzocht naar aanleiding van een verlengingsaanvraag, maar preciseert dat een stilzwijgende verlenging kon worden overwogen en dat de overheden enkel nieuwe exploitatievoorwaarden konden toevoegen. Bovendien wijst zij erop dat artikel 65 van dezelfde ordonnantie de in de vergunning aangebrachte wijzigingen aan een strikte juridische regeling onderwerpt.

Volgens die partij heeft de Brusselse gewestwetgever geen rekening gehouden met het wezenlijke verschil tussen een aanvraag tot verkrijging van een milieuvergunning of -certificaat en een aanvraag tot verlenging van een milieuvergunning.

A.4.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering antwoordt dat de bestreden bepalingen in een verschillende regeling voorzien naargelang het gaat om een aanvraag tot verlenging of vernieuwing van een bestaande vergunning, dan wel om een aanvraag tot verkrijging van een eerste milieuvergunning.

Volgens haar is het immers pas vanaf de verlenging of vernieuwing van hun vergunning dat de houders van een bestaande vergunning aan de bestreden bepalingen worden onderworpen. Bovendien wijst die partij erop dat die personen op dat ogenblik over de mogelijkheid beschikken om, in geval van overtollige parkeerplaatsen, te opteren voor het behoud van die plaatsen, tegen betaling van een milieubelasting, die overigens niet verschuldigd is indien het om slechts twee overtollige plaatsen gaat. De Regering onderstreept dat de aanvragers van nieuwe milieuvergunningen daarentegen niet de toelating kunnen verkrijgen om overtollige parkeerplaatsen te behouden tegen betaling van de milieubelasting, tenzij zij een afwijking hebben verkregen, die eveneens kan worden verleend aan de houders van bestaande vergunningen, en dat, indien zij de voorwaarden van hun vergunningen niet in acht nemen, de milieubelasting te hunnen aanzien kan worden ingekohierd.

De Regering is dan ook van oordeel dat de vergeleken categorieën niet op identieke wijze worden behandeld en dat het onderdeel van het middel op een verkeerde premisse berust.

A.4.3. De BPF is van mening dat niet kan worden aangevoerd dat de aanvragers van nieuwe vergunningen hun overtollige parkeerplaatsen kunnen behouden tegen betaling van de milieubelasting aangezien, per definitie, vermits het om een eerste vergunningsaanvraag gaat, geen enkele machtiging de exploitatie van die plaatsen al op rechtsgeldige wijze heeft toegestaan.

Die partij is verder nog van mening dat het bestaan van een milieubelasting en de omstandigheid dat de bestreden bepalingen pas vanaf de vernieuwing of verlenging van de bestaande vergunningen van toepassing zijn, niet van die aard zijn dat de onregelmatigheid van die identieke behandeling ter discussie kan worden gesteld. Volgens die partij worden immers de houders van milieuvergunningen hetzij feitelijk onteigend, hetzij verplicht om een belasting te betalen die tot doel heeft ze ertoe aan te zetten zich van hun overtollige parkeerplaatsen te ontdoen.

Wat betreft het derde onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750

A.5.1. De BPF is van oordeel dat de bepalingen die zij aanvecht het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten schenden in zoverre zij uitsluitend van toepassing zijn op de exploitanten van bepaalde parkeerplaatsen, zonder enige financiële compensatie. Die partij ziet niet in waarom alleen die categorie van personen de financiële last zou moeten dragen die verbonden is aan de maatregelen die ertoe strekken een betere luchtkwaliteit en de bescherming van de gezondheid te waarborgen.

A.5.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wijst erop dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat de overheid aan een bepaalde categorie van personen lasten kan opleggen die zwaarder zijn dan die welke een particulier mogelijk moet dragen in het algemeen belang. Volgens die partij zou de BPF niet hebben aangegeven ten opzichte van welke vergelijkbare categorie van personen de door de bestreden bepalingen beoogde personen volgens haar worden gediscrimineerd.

De Regering onderstreept dat alle personen die een nieuwe milieuvergunning of de verlenging dan wel vernieuwing van hun milieuvergunning aanvragen op dezelfde manier worden behandeld door de bestreden bepalingen, die des te minder discriminerend zijn omdat zij ertoe strekken de gelijkheid tussen de exploitanten van nieuwe gebouwen en die van oude gebouwen te waarborgen.

Diezelfde partij is in elk geval van mening dat het verschil in behandeling tussen houders en niet-houders van een milieuvergunning (categorieën van personen die overigens niet vergelijkbaar zijn) op een objectief criterium berust en redelijk verantwoord is.

A.5.3. De BPF betwist het feit dat zij de vergeleken categorieën van personen niet heeft aangegeven, te weten de exploitanten van de parkings die onder het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen vallen, enerzijds, en de exploitanten van parkings die ervan zijn uitgesloten, anderzijds. Zij onderstreept overigens dat zij nooit een discriminatie tussen houders en niet-houders van milieuvergunningen heeft aangeklaagd.

Wat betreft het derde middel in de zaak nr. 5751

A.6. De BVS leidt een derde middel af uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en uit het beginsel van rechtszekerheid.

A.7.1. In het eerste onderdeel van haar derde middel oordeelt de BVS dat de bestreden bepalingen chronologisch gezien in de eerste plaats van toepassing zijn op de kantoorgebouwen waarvoor een milieuvergunning werd uitgereikt of verlengd hooguit vijftien jaar geleden, namelijk in een periode waarin de aanleg van parkings werd aangemoedigd, en zelfs opgelegd, door de omzendbrief « De Saeger ».

Volgens die partij zullen de bepalingen die zij betwist sneller en duidelijker de eigenaars van de gebouwen die onder de gelding van de omzendbrief « De Saeger » werden opgetrokken raken, waarbij de zeer grote en onvoorzienbare beleidsommekeer voor hen bovendien op confiscatie gelijk en strijdig is met het beginsel van rechtszekerheid.

A.7.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering antwoordt dat de bestreden bepalingen pas op de bestaande vergunningen van toepassing zullen zijn vanaf de verlenging of vernieuwing ervan, en dat de houders van die vergunningen kunnen vragen, tegen betaling van een milieubelasting, om de overtollige plaatsen te behouden, wat hun niet zal kunnen worden geweigerd bij een aanvraag tot verlenging.

Diezelfde partij onderstreept dat de bestreden bepalingen de bepalingen overnemen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening die de Regering op 21 november 2006 heeft goedgekeurd. Zij is eveneens van mening dat de regels die door de genoemde verordening zijn bekrachtigd, zelfs geruime tijd vóór de goedkeuring, op 12 december 2002, van de omzendbrief nr. 18, zijn toegepast, en in elk geval sinds de jaren 90.

De Regering herinnert eveneens aan de rechtspraak van het Hof op grond waarvan de wetgever in principe niet verplicht is in een overgangsregeling te voorzien wanneer hij zijn beleid wijzigt. Zij wijst erop dat te dezen de bestreden bepalingen geen afbreuk hebben gedaan aan de legitieme belangen van de verzoekster of van de houders van milieuvergunningen omdat zij regels overnemen die reeds jarenlang vastliggen en die nog langere tijd van toepassing zijn.

Die partij onderstreept dat het niet onredelijk is erin te hebben voorzien dat de nieuwe bepalingen enkel zouden worden toegepast bij de verlenging of vernieuwing van de bestaande milieuvergunningen, wat noodzakelijkerwijs een zekere spreiding in de tijd veronderstelt.

A.7.3. De BVS betwist het feit dat de omzendbrief « De Saeger » sinds de jaren 90 niet meer van toepassing is en is in elk geval van mening dat de Regering onvoldoende bewijselementen in die zin aanvoert. Daarnaast wijst zij erop dat de door de Regering aangehaalde documenten het tijdstip van de beleidsommekeer vastleggen in het jaar 1998. Zij onderstreept verder nog dat de door de Regering aangevoerde omzendbrief nr. 18 door de Raad van State nietig werd verklaard, en betwijfelt dat de aanleg van het GEN het aanbod van openbaar vervoer kan verbeteren.

A.7.4. De Regering repliceert dat het niet nodig is meer argumenten te leveren voor de vaststelling die zij doet en die zij voldoende bewezen acht.

A.8.1. In het tweede onderdeel van haar derde middel bekritiseert de BVS het feit dat het aantal overtollige plaatsen meer bepaald wordt berekend op basis van de zone waarin het betrokken gebouw gelegen is, terwijl de afbakening van die zones kan variëren naar gelang van elementen die onvoorzienbaar zijn en aan elke controle ontsnappen.

Die partij is van mening dat een bestuurde niet het te betalen bedrag van de milieubelasting - dat verschilt naar gelang van de betrokken zone - zal kunnen voorzien omdat dat bedrag van jaar tot jaar kan verschillen, naargelang de afbakening van de zones evolueert, zodat hij mogelijk een minder hoge belasting verschuldigd zou zijn indien hij zijn vergunning of de vernieuwing of verlenging van zijn vergunning een jaar later zou hebben aangevraagd. Hetzelfde geldt volgens die partij voor de toepassing van de materieelrechtelijke regels verbonden aan elk zone, die ook van jaar tot jaar kunnen verschillen, naar gelang van de nieuwe zone-indeling.

A.8.2. De Regering wijst enerzijds erop dat de bestreden bepalingen erin voorzien dat het de datum van indiening van de vergunningsaanvraag of van de aanvraag tot vernieuwing of verlenging van de vergunning is die de regels bepaalt die van toepassing zijn naar gelang van de zone waarin het gebouw op dat ogenblik gelegen is. Bovendien is zij van mening dat stabiliteit nog wordt gewaarborgd door het feit dat het aantal toegelaten parkeerplaatsen geldig blijft gedurende de hele geldigheidsperiode van de vergunning.

De Regering betwist evenzeer het feit dat het bepalen van de zone-indeling afhangt van onvoorzienbare en oncontroleerbare elementen. De criteria bepaald in artikel 2.3.53 van het BWLKE laten immers toe stabiliteit te waarborgen omdat rekening wordt gehouden met stedenbouwkundige elementen, zoals de aanwezigheid van stations of haltes die door het openbaar vervoer worden bediend, en met de doorgangsfrequentie van dat openbaar vervoer.

A.8.3. De BVS antwoordt dat haar grief betrekking heeft op de verschillen in behandeling in de tijd, naar gelang van het tijdstip waarop de aanvraag tot vergunning of tot verlenging of vernieuwing van de vergunning wordt ingediend. Zij herinnert in dat verband eraan dat artikel 2.3.53 van het BWLKE bepaalt dat de kaart met de zone-indeling om de twee jaar wordt bijgewerkt.

Ten aanzien van de door het Hof gestelde vragen

A.9.1. In antwoord op de eerste aan de partijen gestelde vraag merkt de BVS op dat, vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 5 juni 1997, de parkings waren onderworpen aan een exploitatievergunning van vijftien jaar, met mogelijke verlenging voor dezelfde duur, krachtens de ordonnantie van 30 juli 1992 « betreffende de milieuvergunning ». Zij onderstreept dat, vóór die ordonnantie van 30 juli 1992, artikel 1 van het Algemeen Reglement voor de bescherming van de arbeid (ARAB), goedgekeurd bij het besluit van de Regent van 11 februari 1946, de parking met minstens 3 plaatsen onderbracht in de categorie van de « garages voor automobielen », die, naar gelang van het aantal plaatsen, behoorden tot klasse 1 of klasse 2, en waarvoor een exploitatievergunning voor een niet-verlengbare duur van maximum 30 jaar vereist was.

Die partij leidt hieruit af dat de exploitatie van een overdekte of openluchtparking, in het Brusselse Gewest, onderworpen is geweest aan een tijdelijke administratieve vergunning vanaf de inwerkingtreding van het besluit van de Regent van 11 februari 1946, namelijk op 15 april 1946. Zij onderstreept evenwel dat het toen gevoerde beleid ertoe strekte de parkeerplaatsen te maximaliseren, zodat het tijdelijke, doch langdurige karakter van de exploitatievergunningen niet hinderlijk was, aangezien de houders nagenoeg zeker waren om, na het verstrijken van hun vergunning, een nieuwe vergunning te krijgen, onder voorbehoud van, in voorkomend geval, een wijziging van de exploitatievoorwaarden. Diezelfde partij onderstreept voorts dat een fundamenteel verschil bestaat tussen de noodzaak om, na bepaalde termijnen, de verlenging of hernieuwing van een vergunning aan te vragen, enerzijds, en het feit dat onherroepelijk wordt verboden de in het geding zijnde inrichting te exploiteren, anderzijds. Ten slotte voert zij aan dat een van de doelstellingen van de politie van de ingedeelde inrichtingen, volgens de memorie van toelichting van de wet van 5 mei 1888, ten uitvoer gelegd door het ARAB, erin bestond de industrie een zekere stabiliteit te bieden.

A.9.2. De BPF is van mening dat, wat de overdekte parkings betreft, rekening dient te worden gehouden met het besluit van de Regent van 11 februari 1946 dat het ARAB heeft aangenomen, in werking getreden op 15 april 1946. Volgens die partij legde die reglementering het verkrijgen van een vergunning op teneinde een dergelijke parking te exploiteren. Diezelfde partij is van mening dat de openluchtparkings met plaats voor minstens 25 voertuigen onderworpen zijn geweest aan een exploitatievergunning vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie van 23 november 1993 « tot wijziging van de ordonnantie van 30 juli 1992 betreffende de milieuvergunning » en dat hetzelfde geldt voor de openluchtparkings met plaats voor ten minste tien voertuigen vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie van 5 juni 1997.

A.9.3. De Brusselse Regering onderstreept dat voor de exploitatie van overdekte parkings een tijdelijke vergunning is vereist sinds de inwerkingtreding van het ARAB en dat, vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie van 30 juli 1992 « betreffende de milieuvergunning », die ook de overdekte parkings met minstens drie plaatsen beoogde, een tijdelijke vergunning eveneens vereist was voor de exploitatie van een openluchtparking met minstens 25 plaatsen. Sinds de inwerkingtreding van de ordonnantie van 5 juni 1997 « betreffende de milieuvergunning » geldt hetzelfde voor de openluchtparkings met plaats voor minstens tien voertuigen.

A.10.1. In antwoord op de tweede aan de partijen gestelde vraag is de BVS van mening dat, tenzij de doeltreffendheid van de bij de bestreden bepalingen ingevoerde regeling in het geding wordt gebracht, de door de houder van de milieuvergunning genomen beslissing om te verzaken aan de exploitatie van overtollige parkeerplaatsen tegenstelbaar moet zijn aan de eigenaar van die plaatsen, hetgeen overigens in de parlementaire voorbereiding zou zijn bevestigd. Die partij voert aan dat talrijke hypothesen bestaan waarin de houder van de vergunning niet de eigenaar van de parkeerplaatsen is, waarbij de eerstgenoemde ofwel de huurder ervan is,

ofwel beschikt over gesplitste zakelijke rechten op die onroerende goederen, ofwel gewoon de mede-eigenaar ervan is.

A.10.2. De BPF is eveneens van mening dat de tweede vraag bevestigend moet worden beantwoord. Zij onderstreept in dat verband dat de milieuvergunning *propter rem* wordt verleend en het niet vereist is dat het de eigenaar van de exploitatie is die de vergunningsaanvraag indient. Die partij besluit hieruit dat de eigenaar van de parking zal zijn gebonden door de nieuwe voorwaarden van de vergunning die door de houder ervan is aangevraagd, en dat de eventuele verzaking aan de overtollige parkeerplaatsen aan hem tegenstelbaar zal zijn.

A.10.3. De Brusselse Regering is eveneens van mening dat de tweede vraag bevestigend dient te worden beantwoord, aangezien anders het doel van de vermindering van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg in het Brusselse Gewest wordt geschonden. Zij onderstreept bovendien dat, indien de exploitant geen mandaat had om over te gaan tot een dergelijke verzaking, hij in voorkomend geval burgerrechtelijk aansprakelijk zou kunnen worden gesteld ten aanzien van de eigenaar van de in het geding zijnde parkeerplaatsen. De Brusselse Regering merkt voorts op dat de eigenaar kan vragen om medehouder van de lopende milieuvergunning te zijn of om die vergunning aan hem te laten afstaan door de huidige exploitant.

- B -

Ten aanzien van de bestreden bepalingen

B.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 5750 vordert de vernietiging van de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 en 4.1.1, §§ 4 tot 9, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 2 mei 2013 « houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing » (hierna : « BWLKE »). De verzoekende partij in de zaak nr. 5751 vordert de vernietiging van de artikelen 2.3.51 tot 2.3.61 en van artikel 4.1.1, §§ 4 tot 9, van dezelfde ordonnantie.

B.2.1. De artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 vormen hoofdstuk 3, getiteld « Parkings buiten de openbare weg », van titel III, getiteld « Bepalingen betreffende het vervoer », van de bestreden ordonnantie. Zij luiden :

« Art. 2.3.51. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk, verstaat men onder :

1° ‘ Aanvraag ’ : een aanvraag om milieuvergunning in de zin van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, een aanvraag om milieucertificaat in de zin van artikel 8 van dezelfde ordonnantie of een aanvraag tot verlenging van een milieuvergunning in de zin van artikel 62 van dezelfde ordonnantie;

2° ‘ Aanvrager ’ : elke publieke of privépersoon die een aanvraag indient;

3° ‘ Parkeerplaats ’: een plaats buiten de openbare weg voor het stationeren van een autovoertuig op twee tot vier wielen en waarvan de toegang voorbehouden is aan sommige gebruikers, in tegenstelling tot de openbare parking;

4° ‘ Overtollige parkeerplaats ’ : een parkeerplaats zoals gedefinieerd in punt 3° die het aantal toegestane plaatsen, zoals bepaald krachtens de artikelen 2.3.53 en 2.3.54, met inbegrip van § 4 van artikel 2.3.54 overschrijdt;

5° ‘ Woning ’ : geheel van lokalen bestemd voor bewoning, die samen een wooneenheid vormen;

6° ‘ Parking ’ : elke ingedeelde inrichting in de zin van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen die parkeerplaatsen of overtollige parkeerplaatsen behelst in de zin van punten 3° en 4° van onderhavig artikel;

7° ‘ Openbare parking ’ : 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;

8° ‘ Milieuvergunning ’ of ‘ milieucertificaat ’ : de vergunning of het certificaat uitgereikt met toepassing van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen;

9° ‘ Vloeroppervlakte ’ : som van de overdekte vloeren met een vrije hoogte van minstens 2,20 meter in alle lokalen, met uitsluiting van de lokalen gelegen onder het terreinniveau die voor parkeerplaatsen, kelders, technische voorzieningen en opslagplaatsen bestemd zijn;

10° ‘ Dienstvoertuig ’ : voertuig bestemd voor leveringen of diensten of een ander voertuig nodig voor de technische activiteiten van een onderneming, met uitsluiting van dienstwagens met chauffeur en van de ter beschikking van het personeel gestelde wagens, zoals de bedrijfswagens.

Art. 2.3.52. § 1. De bepalingen van dit hoofdstuk 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 in de zin van de artikel 2.3.51, 4°.

§ 2. 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.

§ 3. Die bepalingen zijn echter niet van toepassing :

1° op de parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie;

2° op de parkeerplaatsen die fungeren als publieke parking;

3° op de parkeerplaatsen die exclusief 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;

4° op de parkeerplaatsen die exclusief bestemd zijn voor taxidiensten zoals gedefinieerd onder artikel 2, 1° van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten, voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of voor een autodeeldienst. In voorkomend geval, zal de aanvrager, in zijn aanvraag, het aantal parkeerplaatsen vermelden die voor deze functies gebruikt moeten worden.

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, openbare parking in de zin van artikel 2.3.51, 7° of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor voertuigen.

Om de vergunningsaanvrager te garanderen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraagprocedure van de milieuvergunning, zal het Instituut de contactinstantie voor de aanvrager zijn voor alles wat die milieuvergunning betreft (van de aanvraag van de vergunning tot de aflevering ervan). Deze opdracht zal worden uitgevoerd met de steun van het Parkeeragentschap voor wat de aspecten betreft die betrekking hebben op de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen als ‘ openbare parking ’.

Na de aflevering van de vergunning zal het Parkeeragentschap de taak hebben om voor de milieuvergunningshouder de instantie te worden voor wat de aspecten betreft die betrekking hebben op de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen als ‘ openbare parkings ’ (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 het beheer van de overtollige parkeerplaatsen in de zin van artikel 2.3.51, 4° met een herbestemming als openbare parking in de zin van artikel 2.3.51, 7° op zich kunnen nemen.

Art. 2.3.53. § 1. Met het oog op de toepassing van de bepalingen van onderhavig hoofdstuk, wordt het gewestelijk grondgebied opgedeeld in drie zones op grond van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer :

1° zone A, met een zeer goede bediening door het openbaar vervoer;

2° zone B, met een goede bediening door het openbaar vervoer;

3° zone C, met een matige bediening door het openbaar vervoer.

§ 2. Zone A omvat de terreinen grenzend aan de wegen of delen van wegen gelegen :

1° op een wandelafstand van minder dan 500 meter van een IC/IR-spoorwegstation waar, op weekdays, beide richtingen samengeteld, minstens tien reizigerstreinen per uur stoppen, tijdens minstens een volledig uur en dit twee keer per dag;

2° op een wandelafstand van minder dan 400 meter :

- van een metrostation waar, op weekdays, beide richtingen samengeteld, minstens vijfendertig metrostellen per uur stoppen, tijdens minstens een volledig uur en dit twee keer per dag;

- of van een premetrostation, vanaf het Zuidstation tot en met het Noordstation, waar, op weekdays, beide richtingen samengeteld, minstens vijfendertig tramstellen per uur stoppen, tijdens minstens een volledig uur en dit twee keer per dag.

§ 3. Zone B omvat de terreinen grenzend aan de wegen of delen van wegen gelegen :

1° op een wandelafstand van minder dan 400 meter :

- van een spoorwegstation of -halte die niet bedoeld is in § 2 en waar, op weekdays, beide richtingen samengeteld, minstens zes reizigerstreinen per uur stoppen, tijdens minstens een volledig uur en dit twee keer per dag;

- of van een metrostation dat niet wordt bedoeld in § 2;

- of van een premetrostation dat niet wordt bedoeld in § 2;

- of van een tramhalte voor zover deze op weekdays bediend wordt, beide richtingen samengeteld, door minstens vijftien tramstellen per uur, tijdens minstens een volledig uur en dit twee keer per dag;

2° op een wandelafstand tussen 500 meter en 800 meter van een spoorwegstation dat wordt bedoeld in § 2, 1°;

3° op een wandelafstand tussen 400 meter en 700 meter van een metro- of een premetrostation dat wordt bedoeld in § 2, 2°.

§ 4. Zone C omvat de terreinen grenzend aan de wegen of delen van wegen die niet vallen onder de zones bepaald in § 2 en § 3.

§ 5. De volgende regels zijn van toepassing op de bereikbaarheidszones bedoeld in § 1 tot 4 :

1° de afstanden worden berekend vanaf de as van de weg;

2° in het bijzondere geval van een ingesloten terrein geldt de regeling van het terrein dat dit ingesloten terrein de voornaamste voetgangerstoegang verschaft tot de openbare weg;

3° de afstanden worden berekend vanaf de as van de weg die het dichtst ligt bij elke toegang tot een spoorweghalte of -station, tot een metro-, premetro- of tramstation zoals bedoeld in § 2 en § 3;

§ 6. In het geval van gebouwen met meerdere ingangen die uitgeven op verschillende wegen, wordt de regeling van de meest restrictieve zone toegepast.

§ 7. De Regering maakt en publiceert om de twee jaar een kaart die door het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bijgewerkt.

Art. 2.3.54. § 1. Onverminderd § 4 van onderhavig artikel, laat een milieucertificaat, een milieuvergunning of een verlenging van milieuvergunning maximum het volgend aantal parkeerplaatsen bij gebouwen of delen van gebouwen toe :

1° voor de gebouwen gelegen in zone A : 2 parkeerplaatsen voor de eerste schijf van 250 m² vloeroppervlakte plus 1 parkeerplaats per bijkomende schijf van 200 m² vloeroppervlakte;

2° voor de gebouwen gelegen in zone B : 1 parkeerplaats per schijf van 100 m² vloeroppervlakte;

3° voor de gebouwen gelegen in zone C : 1 parkeerplaats per schijf van 60 m² vloeroppervlakte.

§ 2. Het aantal toegestane parkeerplaatsen dat overeenkomstig de vorige paragraaf wordt bepaald, wordt naar de hogere eenheid afgerond.

§ 3. Het aantal toegestane parkeerplaatsen wordt bepaald rekening houdend met het gebied waarin het gebouw of deel van het gebouw zich bevindt op het ogenblik dat de vergunningsaanvraag wordt ingediend. De wijziging van de gebieden in de loop van de daaropvolgende jaren doet geen afbreuk aan de geldigheid van de lopende milieuvergunning.

§ 4. In afwijking van §§ 1 tot 3 van onderhavig artikel, mag de bevoegde overheid, op verzoek van de aanvrager, een milieucertificaat of een milieuvergunning of een verlenging van milieuvergunning uitreiken die een hoger aantal parkeerplaatsen toestaat dan dat wat voortvloeit uit de toepassing van §§ 1 en 3. In dat geval, worden de parkeerplaatsen niet beschouwd als overtollige parkeerplaatsen.

Deze afwijking mag slechts worden verleend als ze afdoende gerechtvaardigd is door de noodzaak om over bijkomende plaatsen te beschikken voor de dienstvoertuigen, de bezoekers of de klanten, door de economische of sociale noodwendigheden eigen aan de beoogde activiteit in het gebouw of deel van het gebouw dat door de parking bediend wordt of door zijn beperkte bereikbaarheid gelet op de algemene kenmerken van de zone, gedefinieerd in toepassing van artikel 2.3.53 van onderhavig Wetboek, waarin dat gebouw of deel van gebouw gelegen is.

Indien die afwijking verband houdt met een overschrijding van meer dan tien bijkomende plaatsen ten opzichte van het aantal dat voortvloeit uit de toepassing van § 1 tot § 3, voegt de aanvrager die om een dergelijke afwijking verzoekt, bij zijn aanvraag van milieucertificaat of -vergunning een raming van de impact van de gevraagde overschrijding op het milieu.

Deze beoordeling wordt onafhankelijk opgemaakt door een daartoe geregistreerde of erkende persoon, in overeenstemming met titel 5.

De houders van de erkenning die vereist is om een effectenbeoordeling uit te voeren, worden geacht erkend of geregistreerd te zijn met toepassing van deze bepaling.

De kosten van de effectenbeoordeling vallen ten laste van de aanvrager.

Art. 2.3.55. § 1. Er bestaat een jaarlijkse belasting, ‘milieubelasting’ genoemd, verschuldigd door de houders van de milieuvergunningen die, bij een aanvraag tot verlenging krachtens artikel 62 van de verordening van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen of van een nieuwe vergunning voor een bestaande installatie die voordien toegestaan was overeenkomstig artikel 13*ter*, § 2 of § 3 van dezelfde ordonnantie, ervoor gekozen hebben één of meer overtollige parkeerplaatsen te behouden, alsook door de personen die dergelijke plaatsen zonder vergunning of in strijd met de voorwaarden van hun milieuvergunning behouden of ingericht hebben.

§ 2. Deze belasting is verschuldigd op 1 januari van het jaar volgend op het ogenblik van de beslissing tot verlenging of vernieuwing van de milieuvergunning waarbij de schuldenaar heeft gekozen voor de toepassing van artikel 13*ter*, § 2 of § 3, van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen.

De belasting is ook verschuldigd op 1 januari van het jaar volgend op de verjaardag van de verlenging of de uitreiking van een nieuwe milieuvergunning die aanleiding gaf tot de belasting die in het vorige lid vermeld wordt.

Art. 2.3.56. De schuldenaars van de milieubelasting zijn de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 1° en 2°, en vanaf 1 januari 2022 die bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 3°. Die houders zijn zowel de natuurlijke als de privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersonen die de milieuvergunning voor zichzelf gevraagd en verkregen hebben als de overnemers van dergelijke vergunning, voor zover de overname conform artikel 63, § 1, 6°, van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen gebeurd is.

Indien meerdere personen samen houder zijn van een milieuvergunning, zal de milieubelasting hoofdelijk en ondeelbaar aan elk van hen opgelegd worden.

Het basisbedrag van de milieubelasting is vastgesteld op :

- a) 450 euro voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 1°;
- b) 350 euro voor de houders van een milieuvergunning bedoeld in artikel 2.3.54, § 1, 2°;
- c) 250 euro 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.

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.

Voor de volgende jaren, wordt het basisbedrag jaarlijks met 10 % vermeerderd tijdens de geldigheidsduur van de milieuvergunning waarin de parkeerplaatsen worden 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.

Art. 2.3.57. De milieubelasting wordt jaarlijks geïnd via een kohier dat op basis van de gegevens van het Instituut opgesteld en uitvoerbaar verklaard wordt.

Deze door het Instituut geleverde gegevens worden ook bezorgd aan het Parkeeragentschap en aan het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stuurt elk jaar een aanslagbiljet naar de schuldenaars met vermelding van de indieningstermijn voor de vordering bedoeld in artikel 2.3.60 en de mogelijkheid om een vraag bedoeld in artikel 2.3.61, § 2 in te dienen.

Art. 2.3.58. § 1. De schuldenaar van de milieubelasting die beslist om de overtollige parkeerplaatsen niet langer te behouden of hun aantal te verminderen overeenkomstig artikel 13^{ter}, § 1, van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, deelt dit mee conform artikel 7^{bis} van de vermelde ordonnantie.

Het Instituut is gemachtigd om na te gaan of de kennisgeving juist is door bezoeken aan het gebouw of deel van het betrokken gebouw af te leggen.

§ 2. De ingekohierde milieubelasting voor het jaar waarin de kennisgeving bedoeld in § 1 plaatsgevonden heeft, wordt ontheven volgens het aantal nog te verstrijken dagen tussen de kennisgeving en de volgende inkohiering en het aantal geschrapte overtollige parkeerplaatsen.

Art. 2.3.59. § 1. 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.

§ 2. De bevoegde dienst die toeziet op de naleving van de milieuvergunningen verricht de nodige onderzoeken om overtreders van de bepalingen van onderhavig hoofdstuk op te sporen.

De schuldenaars dienen de ambtenaren die daartoe gemandateerd zijn door de Regering toegang te verschaffen tot de gebouwen of delen van gebouwen waarin zich een parking bevindt. Die ambtenaren zijn gemachtigd om processen-verbaal op te maken en aan de schuldenaars mondelinge of schriftelijke uitleg te vragen zonder dat die laatste verplicht kunnen worden om zich te verplaatsen. De Regering regelt de toepassingsregels van onderhavige paragraaf.

Art. 2.3.60. 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 1385*decies* van het Gerechtelijk Wetboek.

Art. 2.3.61. § 1. Onverminderd de vordering bedoeld in artikel 2.3.60, wijst de Regering één of meer ambtenaren aan die door het Instituut 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 verwijlinteressen 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 2.3.60 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 2.3.60 bedoelde vordering niet.

Art. 2.3.62. De artikelen 10, 12, 14, eerste lid, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 28 van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn van toepassing op de milieubelasting ».

De voormelde artikelen 2.3.51 tot 2.3.61 zijn in werking getreden op 5 februari 2014, krachtens artikel 13 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 januari 2014 « betreffende de registratie van opdrachthouders voor de effectenbeoordeling, de

begeleidingsdienst, en de ambtenaren die belast zijn met de controle in de zin van Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 3 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ».

B.2.2. Artikel 4.1.1, §§ 4 tot 9, van dezelfde ordonnantie bepalen :

« § 4. Aan [de] ordonnantie [van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen] wordt een artikel 13*bis* alsook een artikel 13*ter* toegevoegd die als volgt luiden :

‘ Artikel 13*bis*. Parkeerplaatsen

Een milieucertificaat of -vergunning voor parkeerplaatsen bij een gebouw of deel van een gebouw mag slechts worden uitgereikt binnen de grens van het aantal plaatsen voortvloeiend uit de toepassing van artikelen 2.3.53 en 2.3.54 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

Art. 13*ter*. § 1. De houder van een lopende milieuvergunning op de dag van de inwerkingtreding van artikelen 2.3.53 en 2.3.54 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing die overtollige parkeerplaatsen in de zin van dat Wetboek toestaat 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 exclusief gebruiksrecht verleent, of een combinatie van beide, of van hun herbestemming voor de andere doeleinden beschreven in artikel 2.3.52, § 3, punt 4°, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

De gevolgen van die verzaking zijn definitief en onherroepbaar.

De verzaking wordt betekend overeenkomstig artikel 7*bis*.

§ 2. Zolang hij niet heeft afgezien van de overtollige parkeerplaatsen, mag de houder van een milieuvergunning bedoeld in § 1 echter de verlenging 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. Voor de installaties die gedekt zijn door een milieuvergunning bedoeld in § 1 kan de bevoegde overheid, bij het verstrijken van de vergunning en als de exploitant daarom verzoekt, een nieuwe milieuvergunning uitreiken 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. 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 invoeren.

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, § 3, punt 3°, 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. ’.

§ 5. Aan artikel 18, § 2, van dezelfde ordonnantie, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 7 juni 2007, wordt het volgende punt toegevoegd :

‘ 5° in voorkomend geval, de vermelding van een afwijkingsaanvraag krachtens artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en energiebeheersing alsook van de redenen die tot staving ervan worden ingeroepen; ’.

Punten 5°, 6° en 7° van deze bepaling worden respectievelijk punten 6°, 7° en 8°.

§ 6. Aan artikel 26, eerste lid van dezelfde ordonnantie, wordt het volgende punt toegevoegd :

‘ 7° in voorkomend geval, de gedetailleerde en nauwkeurige beschrijving en beoordeling van de redenen die een afwijking krachtens artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing rechtvaardigen; ’.

Punten 7° en 8° van deze bepaling worden respectievelijk punten 8° en 9°.

§ 7. Artikel 37 van dezelfde ordonnantie wordt als volgt gewijzigd.

a) Aan het tweede lid wordt de volgende bepaling toegevoegd :

‘ 7° in voorkomend geval, de gedetailleerde en nauwkeurige beschrijving en beoordeling van de redenen die een afwijking krachtens artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing rechtvaardigen; ’.

Punten 7° en 8° van deze bepaling worden respectievelijk punten 8° en 9°.

b) Er wordt een nieuw derde lid toegevoegd dat als volgt luidt : ‘ Conform artikel 2.3.54, § 4, van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing en als de aanvraag een afwijking behelst die verband houdt met meer dan tien bijkomende plaatsen, moet het in het vorige lid bedoelde effectenrapport worden opgemaakt door een daartoe erkende persoon. ’.

Het huidige derde lid wordt het vierde lid.

§ 8. Aan artikel 48, § 1, van dezelfde ordonnantie wordt een nieuw tweede lid toegevoegd dat als volgt luidt :

‘ Indien de aanvraag een afwijking krachtens artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing behelst, bevat ze ook een effectenrapport opgemaakt door een daartoe erkende of geregistreerde persoon. Conform artikel 2.3.54, § 4, van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing en als de aanvraag een afwijking behelst die verband houdt met meer dan tien bijkomende plaatsen, moet het effectenrapport worden opgesteld door een te dien einde geregistreerd of erkend persoon. Dat effectenrapport bevat een gedetailleerde en nauwkeurige beschrijving van de redenen die deze afwijking rechtvaardigen, van haar gevolgen voor het milieu en de mobiliteit en van de maatregelen om ze te vermijden, te verwijderen of te verminderen. ’

Het huidige tweede lid wordt het derde lid.

§ 9. Artikel 62 van dezelfde ordonnantie wordt als volgt gewijzigd.

§ 3, eerste lid, wordt als volgt aangevuld :

‘ 4° in voorkomend geval, een evaluatie opgemaakt door een daartoe erkende of geregistreerde persoon dat een gedetailleerde en nauwkeurige beschrijving bevat van de redenen die een afwijking krachtens artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing rechtvaardigen, van haar gevolgen voor het milieu en de mobiliteit en van de maatregelen om ze te vermijden, te verwijderen of te verminderen. Als de aanvraag een afwijking behelst die verband houdt met meer dan tien bijkomende plaatsen, moet de effectenevaluatie worden opgesteld door een te dien einde geregistreerd of erkend persoon. ’

De tweede zin van § 6, eerste lid, wordt als volgt aangevuld : ‘ en zich, in voorkomend geval, uitspreken over de rechtvaardiging van het aantal parkeerplaatsen toegestaan in toepassing van artikel 2.3.54, § 4 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing in afwijking van artikelen 2.3.53 en 2.3.54, §§ 1 tot 3 van datzelfde Wetboek. ’

§ 6 wordt aangevuld met een nieuw tweede lid dat als volgt luidt : ‘ Onverminderd artikel 13^{ter}, § 2 weigert de bevoegde overheid deels de verlenging voor het gedeelte van de milieuvergunning dat betrekking heeft op overtollige parkeerplaatsen in de zin van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. ’

De tweede zin van § 6, tweede lid (nieuw derde lid) wordt als volgt aangevuld :

‘ In zover ze verband houdt met het gedeelte van de milieuvergunning dat betrekking heeft op parkeerplaatsen die de normen vastgelegd in artikelen 2.3.53 en 2.3.54, §§ 1 tot 3 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing overschrijden, wordt de vergunning verlengd volgens de voorwaarden die in de verlengingsaanvraag zijn vermeld, onverminderd artikel 13^{ter}, § 2. ’ ».

Artikel 4.1.1 van de bestreden ordonnantie is in werking getreden op 31 mei 2013.

B.2.3. De bestreden bepalingen hebben hoofdzakelijk tot doel het aantal parkeerplaatsen te beperken van bepaalde parkings buiten de openbare weg waarvan de exploitatie is onderworpen aan de toekenning van een milieuvergunning.

Krachtens de ordonnantie van 5 juni 1997 « betreffende de milieuvergunningen » vereisen de exploitatie van een garage of van een overdekte plaats voor motorvoertuigen met plaats voor minstens tien wagens of aanhangwagens, net als de exploitatie van een parkeerterrein in open lucht voor motorvoertuigen buiten de openbare weg met eenzelfde minimale capaciteit, het verkrijgen van een milieuvergunning.

Een milieuvergunning wordt verleend voor een maximale periode van vijftien jaar. Zij kan in beginsel worden verlengd voor een nieuwe periode van vijftien jaar.

B.2.4. De verzoekende partijen voeren aan, zonder op dat punt te worden tegengesproken door de Gewestregering, dat, gelet op de uitzonderingen bepaald in artikel 2.3.52, § 3, van het BWLKE, de beperking van het aantal parkeerplaatsen waarin de bestreden bepalingen voorzien, alleen geldt voor de parkings waarvan de exploitatie is onderworpen aan een milieuvergunning, bij een kantoorgebouw, alsook bij oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten of de productie van immateriële goederen. De parkeerplaatsen die voor woonfuncties of als openbare parkings zijn bestemd, de parkeerplaatsen bestemd 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, alsook de parkeerplaatsen die exclusief bestemd zijn voor taxidiensten, voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of voor een autodeeldienst, zijn daarentegen uitgesloten van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen.

B.2.5. De verzoekende partijen verwijten de ordonnantiegever in hoofdzaak hun eigendomsrecht te hebben geschonden en op discriminerende wijze te hebben gehandeld door, zonder redelijke verantwoording, vergelijkbare situaties op verschillende wijze te hebben behandeld of, integendeel, niet-vergelijkbare situaties identiek te hebben behandeld.

Ten aanzien van het belang

B.3.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betwist het belang om in rechte op te treden van de vzw « Federatie van de Belgische parkings », verzoekende partij in de zaak nr. 5750, omdat de ordonnantiegever de openbare parkings heeft uitgesloten van het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen. Volgens de Regering bestaat het maatschappelijk doel van de verzoekende partij in die zaak erin de constructeurs, eigenaars en exploitanten van parkings op en buiten de openbare weg te verenigen, zij het in dat laatste geval alleen indien die parkings buiten de openbare weg toegankelijk zijn voor het publiek.

B.3.2. Wanneer een vereniging zonder winstoogmerk die niet haar persoonlijk belang aanvoert, voor het Hof optreedt, is vereist dat haar maatschappelijk doel van bijzondere aard is en, derhalve, onderscheiden van het algemeen belang; dat zij een collectief belang verdedigt; dat haar maatschappelijk doel door de bestreden norm kan worden geraakt; dat ten slotte niet blijkt dat dit maatschappelijk doel niet of niet meer werkelijk wordt nagestreefd.

B.3.3. In de zin van artikel 2.3.51, 7°, van het BWLKE wordt als een openbare parking beschouwd elke parking, buiten de openbare weg, 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 is erkend in de milieuvergunning waaraan hij onderworpen is.

Volgens de verzoekende partij is geen enkele parking buiten de openbare weg in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot op heden erkend als een openbare parking in de milieuvergunning die de exploitatie ervan toestaat. Die verklaring wordt niet betwist door de Gewestregering.

Artikel 43 van de voormelde ordonnantie van 22 januari 2009 bepaalt :

« Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de exploitatie van publieke parkings, bepaalt de Regering de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, per besluit, erkend kan worden als publieke parking en in aanmerking komt voor het parkeergeleidingssysteem van het Parkeeragentschap.

Enkel de parkings door de Regering erkend met toepassing van het besluit bedoeld in het eerste lid zijn gemachtigd om gebruik te maken van de vermelding ‘ publieke parking ’ ».

Zoals de Gewestregering zelf onderstreept, is nog geen enkel besluit genomen om die bepaling ten uitvoer te leggen. Hieruit volgt dat, in de huidige stand van de reglementering, geen enkele parking, ook al is die toegankelijk voor het publiek, kan worden beschouwd als een parking die voldoet aan de voorwaarden zoals bepaald in de voormelde ordonnantie van 22 januari 2009, waarbij artikel 43 van die ordonnantie zich ertoe beperkt bepaalde richtlijnen vast te stellen die de Regering moet uitvoeren teneinde de bijzondere voorwaarden te bepalen waaraan de openbare parkings zullen worden onderworpen.

B.3.4. Hieruit volgt dat de bestreden bepalingen het maatschappelijk doel van de verzoekende partij in de zaak nr. 5750 kunnen raken.

B.3.5. De exceptie wordt verworpen.

Ten gronde

Wat het eerste middel in de zaken nrs. 5750 en 5751 betreft

B.4.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 5750 leidt een eerste middel af uit de schending van artikel 16 van de Grondwet, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid. De verzoekende partij in de zaak nr. 5751 leidt een eerste middel af uit de schending van artikel 16 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten.

Die partijen verwijten de ordonnantiegever in hoofdzaak op onverantwoorde wijze afbreuk te hebben gedaan aan het eigendomsrecht door het aantal toegestane parkeerplaatsen op parkings bij kantoorgebouwen of oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten of de productie van immateriële goederen te beperken.

B.4.2. In haar memorie van antwoord betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het belang bij het middel van de verzoekende partij in de zaak nr. 5750 omdat de bestreden bepalingen niet van toepassing zijn op de openbare parkings.

Het volstaat evenwel erop te wijzen dat die partij heeft doen blijken van het vereiste belang om de vernietiging van de bestreden bepalingen te vorderen, en dat zij daarnaast niet moet doen blijken van een belang bij het middel.

De exceptie wordt verworpen.

B.5.1. De bestreden bepalingen stellen het aantal parkeerplaatsen vast dat de parkings die kantoorgebouwen of oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten of de productie van immateriële goederen bedienen, maximaal mogen behelzen, rekening houdend met, enerzijds, de zone waarin het gebouw in kwestie zich bevindt en, anderzijds, de vloeroppervlakte van dat gebouw. Het aantal per vierkante meter vloeroppervlakte toegestane parkeerplaatsen neemt af naarmate het gebouw is gelegen in een zone die beter bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Die berekeningswijze is rechtstreeks geïnspireerd op de artikelen 10 en 11 van titel VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, die vergelijkbare beperkingen opleggen in het kader van het onderzoek van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen en certificaten die zijn ingediend na de inwerkingtreding ervan, namelijk 29 december 2006.

B.5.2. Tijdens de parlementaire voorbereiding werden de bestreden bepalingen als volgt verantwoord :

« Het Iris-2 plan dat in 2010 aangenomen werd, herhaalt eens te meer in welke mate het transport verantwoordelijk is voor de slechte luchtkwaliteit en de uitstoot van kooldioxide en hoe schadelijk de uitstoot van stikstofdioxide, fijne stofdeeltjes en zware metalen is voor de gezondheid.

De omvang van het probleem is enorm.

Het ontwerp van Wetboek machtigt de Regering daarom een aantal maatregelen te treffen om de milieu-impact van het wegverkeer te verminderen. De problematiek wordt vanuit twee complementaire invalshoeken bekeken: bevordering van de wagens met zeer hoge milieuprestaties en vermindering van het gebruik van motorvoertuigen.

[...]

De vermindering van het autoverkeer vormt één van de doelstellingen van de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen waarvan de bepalingen in het ontwerp van Wetboek opgenomen zijn. Maar een echte vermindering van het autoverkeer is niet haalbaar zonder het aantal parkeerplaatsen te beperken.

Heel wat kantoorgebouwen die makkelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer beschikken over een overdreven aantal parkeerplaatsen die nog waren toegestaan in een tijdperk waarin de milieukwesties nog niet aan de orde waren. Dergelijke faciliteiten zetten de werknemers uiteraard niet aan om voor een alternatieve verplaatsingswijze te kiezen.

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 uitgaand van de normen van hoofdstuk IV van Titel VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (‘ GSV ’) die de Regering op 21 november 2006 goedgekeurd heeft. 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 » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2012-2013, A-353/1, pp. 14-15).

« Deze bepalingen beogen het gebruik van de wagen voor het woon-werkverkeer te beperken door één van de belangrijkste stimuli aan te pakken: de mogelijkheid om over een gratis parkeerplaats op de arbeidsplaats te beschikken. In dit verband moet worden opgemerkt dat de beoogde parkeerplaatsen alle plaatsen inhouden die bestemd zijn voor motorvoertuigen met twee tot 4 wielen, ongeacht het type motor waarmee ze zijn uitgerust.

De nieuwe normen zijn grotendeels overgenomen uit deze van titel VIII van de GSV betreffende de gebouwen of delen van gebouwen die als kantoren of voor activiteiten van ‘ hoogtechnologie ’ of vervaardiging van immateriële goederen gebruikt worden. De criteria voor de oppervlakte van de gebouwen gekoppeld aan dat van de zones van het gewestelijk grondgebied vormen immers objectieve en uniforme gegevens waarmee alle situaties die zich kunnen voordoen behandeld kunnen worden, ongeacht de afwijkingsregeling die hiervoor uiteengezet werd.

De parkeerplaatsen buiten de openbare weg die aan de buurtbewoners ter beschikking worden gesteld in het kader van deze maatregel, en waarvoor de afschaffing van een gelijk aantal parkeerplaatsen op de openbare weg gepland is, zullen in aanmerking worden genomen voor de doelstelling die in het Iris 2-plan is vastgelegd betreffende de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg met 16 % tegen 2018.

De geplande normen zullen van toepassing zijn op de privaot- of publiekrechtelijke natuurlijke of rechtspersonen die een milieucertificaat of -vergunning willen krijgen om een parkeerinstallatie uit te baten die een gebouw of een deel van een gebouw bedient dat op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen is. Ze zullen echter niet van toepassing zijn op bestaande parkings die niet meer dan twee overtollige plaatsen tellen.

[...]

De Regering kan een begeleidingsdienst aanduiden voor de aanvragers die hun parkeerplaatsen gedeeltelijk of volledig willen herbestemmen tot parkeerplaatsen bestemd voor woonfuncties, openbare parking of een andere bestemming van de ruimte die wordt ingenomen door parkeerplaatsen. Het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen zou logischerwijze met respect voor de doelstellingen van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moeten gebeuren. Als deze dienst wordt opgericht, dan zal hij aan het Instituut en aan het Parkeeragentschap worden toevertrouwd voor een goede coördinatie. De modaliteiten van deze coördinatie zullen worden vastgelegd in het uitvoeringsbesluit.

Het aantal 'toegestane parkeerplaatsen' zal in principe afhangen van de oppervlakte in vierkante meter van het bediende gebouw (of deel van het gebouw) enerzijds en van de zone waarin dit gelegen is binnen het gewestelijke grondgebied anderzijds. Er moet immers rekening gehouden worden met het feit dat niet alle delen van het Gewest even vlot bereikbaar zijn (met de verschillende vervoermiddelen), wat de behoefte aan een groter aantal parkeerplaatsen kan rechtvaardigen.

De nieuwe normen voor het parkeren buiten de openbare weg moeten rekening houden met soms erg uiteenlopende situaties; het is evident dat de behoefte aan parkeerplaatsen van een administratie die weinig publiek ontvangt of van een ziekenhuis dat heel wat bezoekers ontvangt (patiënten, kennissen, enz.) niets gemeen hebben. Ook sommige ondernemingen hebben een grote vloot dienstwagens nodig om de diensten die zij verlenen efficiënt te kunnen uitvoeren (ziekenhuizen, schoonmaakbedrijven, enz.) of hebben heel wat werknemers op een vrij beperkte ruimte nodig.

Bijgevolg voorziet artikel 2.3.54, § 4 uitdrukkelijk in de mogelijkheid dat de aanvragers die menen dat het aantal plaatsen die op basis van artikelen 2.3.53 en volgende van het wetboek kunnen worden toegestaan (samen met de aanvraag van de vergunning) een verzoek tot afwijking bij de bevoegde overheid indienen waarin zij de bijzondere omstandigheden uiteenzetten die deze afwijking, volgens hen, rechtvaardigen.

Dat verzoek moet vergezeld zijn van een raming van de milieu-impact verricht door een erkende of geregistreerde onafhankelijke persoon die het bestaan van deze behoeften en de noodzaak van de gevraagde overschrijding alsook de gevolgen ervan voor het milieu en de

mobiliteit en de eventuele maatregelen om ze te voorkomen, af te schaffen of te verminderen, moet analyseren.

De certificaten of vergunningen die een afwijking verkregen hebben, zullen geacht worden met de nieuwe norm overeen te stemmen » (*ibid.*, pp. 41-44).

B.5.3. Tijdens de debatten in de commissie is voorts gepreciseerd :

« Vermits bedrijfswagens een federale bevoegdheid blijven, heeft het Gewest maar één middel om dit deel van de werknemers aan te zetten tot een *modal shift*, namelijk : het schrappen van de gegarandeerde parkeerplaats.

Vandaar dat parkings aan of in kantoorgebouwen terecht een belangrijke focus zijn in dit Wetboek. Zij zijn een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer. Wie een parkeerplaats op zijn werkplaats heeft, zal de auto blijven gebruiken, ongeacht of er goed openbaar vervoer of andere alternatieven voor handen is.

Er bestaan studies over het gedrag van mensen met betrekking tot het al dan niet hebben van gratis parkeergelegenheid op het werk alsook het aanbieden van een auto door het bedrijf. Zelfs een rode loper voor openbaar vervoer kan de mensen niet overhalen om hun gedrag te wijzigen.

Parkeerplaatsen zorgen voor een aanzuig-effect. Hun aantal reduceren zal een effect hebben op het verplaatsingsgedrag. De autodruk zal verminderen en de link wordt gemaakt met Iris 2-doelstellingen.

Wie de auto echt nodig heeft (KMO's, handelaars, herstellere) zit nu vast in het autoverkeer en zal zijn activiteiten vlotter zien verlopen. Er is dus een economisch belang bij de maatregel. Minder stress, minder lawaai en betere lucht » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2012-2013, A-353/2, pp. 13-14).

B.5.4. Meer algemeen beogen de bepalingen van het BWLKE, door middel van een geïntegreerde benadering van de verschillende relevante reglementeringen, een antwoord te bieden op de vereisten die sommige Europese richtlijnen inzake leefmilieu opleggen, alsook de luchtkwaliteit te verbeteren en de klimaatwijzigingen en de ongunstige socio-economische gevolgen van een hoge energieprijis te bestrijden (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2012-2013, A-353/1, pp. 5, 8-9).

B.6.1. Artikel 16 van de Grondwet bepaalt :

« Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling ».

Artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens bepaalt :

« Alle natuurlijke of rechtspersonen hebben recht op het ongestoord genot van hun eigendom. Niemand zal van zijn eigendom worden beroofd behalve in het algemeen belang en met inachtneming van de voorwaarden neergelegd in de wet en in de algemene beginselen van het internationaal recht.

De voorgaande bepalingen zullen echter op geen enkele wijze het recht aantasten dat een Staat heeft om die wetten toe te passen welke hij noodzakelijk oordeelt om toezicht uit te oefenen op het gebruik van eigendom in overeenstemming met het algemeen belang of om de betaling van belastingen of andere heffingen en boeten te verzekeren ».

B.6.2. Aangezien die internationaalrechtelijke bepaling een draagwijdte heeft die analoog is met die van artikel 16 van de Grondwet, vormen de erin vervatte waarborgen een onlosmakelijk geheel met die welke in die grondwetsbepaling zijn ingeschreven, zodat het Hof, bij zijn toetsing van de bestreden bepaling, rekening houdt met beide.

B.6.3. Artikel 1 van het voormelde Protocol biedt niet alleen bescherming tegen een onteigening of een eigendomsberoving (eerste alinea, tweede zin), maar ook tegen een verstoring van het genot van de eigendom (eerste alinea, eerste zin) en tegen een uitoefening van toezicht op het gebruik van eigendom (tweede alinea).

De beperking van het eigendomsrecht die voortvloeit uit een exploitatieverbod, kan niet worden gelijkgesteld met een onteigening, maar vormt een uitoefening van het toezicht op het gebruik van eigendom in de zin van de tweede alinea van artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol (EHRM, beslissing, 17 september 2013, *Diaconescu t. Roemenië*, § 40).

B.7. Elke inmenging in het eigendomsrecht moet een billijk evenwicht tot stand brengen tussen de vereisten van het algemeen belang en die van de bescherming van het recht op het ongestoord genot van eigendom. Er moet een redelijk verband van evenredigheid bestaan tussen de aangewende middelen en het nagestreefde doel.

B.8.1. Een beperking van het aantal toegestane parkeerplaatsen leidt, door het onderwerp en de gevolgen ervan, tot een beperking van het gebruik van de parking die het voorwerp uitmaakt van een milieuvergunning.

B.8.2. Die maatregel strekt ertoe het gebruik van de wagen voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en de werkplaats te beperken, teneinde het wegverkeer te ontlasten en het leefmilieu te vrijwaren, door de luchtkwaliteit te verbeteren en de opwarming van het klimaat te bestrijden.

B.8.3. Op het vlak van het milieubeleid, dat een centrale rol speelt in het sociaal en economisch beleid van de moderne samenleving, dient het Hof, rekening houdend met de verplichting die op grond van artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet voor de gewestwetgevers geldt om het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu te waarborgen, het oordeel van die wetgevers betreffende het algemeen belang te eerbiedigen, tenzij dat oordeel onredelijk is.

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft in dat verband geoordeeld :

« Hoewel geen enkele bepaling van het Verdrag in het bijzonder bestemd is om een algemene bescherming van het leefmilieu als dusdanig te verzekeren (*Kyrtatos* t. Griekenland, nr. 41666/98, § 52, 22 mei 2003), tracht de maatschappij van vandaag steeds meer het te vrijwaren (*Fredin* t. Zweden (nr. 1), 18 februari 1991, § 48, serie A nr. 192). Het leefmilieu vormt een waarde waarvan de verdediging in de publieke opinie en bijgevolg bij de overheden een aanhoudende en versterkte belangstelling opwekt. Economische vereisten en zelfs sommige fundamentele rechten, zoals het eigendomsrecht, zouden geen voorrang mogen hebben op overwegingen inzake de bescherming van het leefmilieu, in het bijzonder wanneer de Staat ter zake wetgevend is opgetreden. De overheden hebben dan een verantwoordelijkheid die concreet gestalte zou moeten krijgen door hun optreden op het gepaste ogenblik teneinde de milieubescherpende bepalingen die zij beslist hebben uit te voeren, niet nutteloos te maken (*Hamer* t. België, nr. 21861/03, § 79, 27 november 2007). Beperkingen van het eigendomsrecht kunnen aldus worden aanvaard, op voorwaarde weliswaar dat een billijk evenwicht wordt nageleefd tussen de aanwezige - individuele en collectieve - belangen (zie, *mutatis mutandis*, *Fotopoulou* t. Griekenland, nr. 66725/01, 18 november 2004) » (EHRM, 3 mei 2011, *Paratheristikos Oikodomikos Synetairismos Stegaseos Ypallilon Trapezis Tis Ellados* t. Griekenland, § 50).

« Inzake domeinen als dat van het leefmilieu eerbiedigt het Hof het oordeel in dat verband van de nationale wetgever, tenzij het kennelijk geen redelijke grondslag heeft » (EHRM, beslissing, 2 maart 2006, *Ansay et al.* t. Turkije).

« Hoewel de houders van geldelijke vorderingsrechten in het algemeen aanspraak kunnen maken op vaste en onaantastbare rechten, geldt dat niet inzake stedenbouw of ruimtelijke ordening, domeinen die betrekking hebben op rechten van andere aard die in wezen evolutief zijn. Het beleid inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening vallen bij uitstek onder de domeinen waarop de Staat optreedt, met name door middel van de reglementering van de goederen met het oog op het algemeen belang en het openbaar nut. In dergelijke gevallen, waar het algemeen belang van de gemeenschap een vooraanstaande plaats inneemt, is het Hof van mening dat de beoordelingsruimte van de Staat groter is dan wanneer louter burgerlijke rechten op het spel staan » (EHRM, 27 april 2004, *Gorraiz Lizarraga en anderen t. Spanje*, § 70).

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft eveneens geoordeeld dat « de eigendom, met inbegrip van de privé-eigendom, ook een sociale functie heeft, die, in sommige gepaste omstandigheden, in aanmerking dient te worden genomen om te bepalen of een billijk evenwicht is bereikt tussen de vereisten van algemeen belang van de gemeenschap en de fundamentele rechten van het individu » (EHRM, 29 maart 2011, *Potomska en Potomski t. Polen*, § 67). In dat verband gaat het Europees Hof in het bijzonder na of, op het ogenblik dat de eigendom van het in het geding zijnde goed wordt verworven, de verzoeker de eigendomsbeperkingen of de eventuele toekomstige beperkingen kende of had moeten kennen, of er gewettigde verwachtingen bestonden ten aanzien van het gebruik van zijn eigendomsrecht dan wel of er sprake was van een aanvaarding van het risico bij de aankoop, en onderzoekt het het belang van de opgelegde beperking en de mogelijkheid om de noodzaak van die beperking in rechte te betwisten (*ibid.*).

B.8.4. De ordonnantiegever beschikt derhalve over een aanzienlijke beoordelingsruimte om te bepalen welke maatregelen geschikt blijken om de door hem nagestreefde milieudoelstelling te verwezenlijken.

Te dezen blijken de bestreden bepalingen niet kennelijk irrelevant om het in B.8.2 vermelde doel te verwezenlijken, temeer daar studies hebben gewezen op de correlatie tussen het gebruik van het eigen voertuig om zich naar het werk te begeven en de terbeschikkingstelling van een parkeerplaats door de werkgever (zie het tweede katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, « De verplaatsingsgewoonten in Brussel », p. 56).

De ordonnantiegever vermocht ook ervan uit te gaan dat de vroegere regels niet voldoende beantwoordden aan zijn milieubeleid en dat, teneinde het in B.8.2 vermelde doel beter te verwezenlijken, door middel van een ordonnantie het maximumaantal parkeerplaatsen moest worden vastgesteld dat parkings bij kantoren of oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten of de productie van immateriële goederen in principe mogen behelzen. Meer bepaald kon hij ernaar streven te voorkomen dat de exploitatie, niet conform de nieuwe regels, van parkings waarvoor eerder een milieuvergunning was verleend, niet wordt voortgezet na het verstrijken van die vergunning.

B.8.5. Het Hof moet evenwel nog nagaan of de ordonnantiegever een billijk evenwicht tussen het vrijwaren van het recht op het ongestoord genot van eigendom, enerzijds, en het nastreven van de door hem vastgelegde doelstellingen, anderzijds, in acht heeft genomen.

B.8.6. De bestreden bepalingen hebben niet tot gevolg de exploitatie te verbieden van alle parkeerplaatsen van de parkings die onder het toepassingsgebied ervan vallen, maar beletten de exploitatie van een deel van die parkeerplaatsen, dat overtollig wordt geacht, niet alleen rekening houdend met het aantal vierkante meter van het gebouw waarbij die parking hoort, maar ook met het min of meer doeltreffende karakter van het aanbod van het openbaar vervoer in de zone waarin dat gebouw is gelegen.

De ordonnantiegever heeft dus geen algemeen verbod ingevoerd, noch een ongedifferentieerde maatregel genomen. Bovendien zijn de bij de bestreden bepalingen opgelegde beperkingen rechtstreeks geïnspireerd op de stedenbouwkundige verplichtingen waaraan de constructie van parkeerplaatsen is onderworpen sinds de inwerkingtreding van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, teneinde, op vergelijkbare wijze, het aantal parkeerplaatsen te beperken dat de gebouwen bedient, ongeacht of die oud of recent zijn.

De door de ordonnantiegever opgelegde beperking heeft overigens geen automatische gevolgen, vermits het mogelijk is ervan af te wijken.

Artikel 2.3.54, § 4, van de bestreden ordonnantie voorziet immers erin dat de bevoegde overheid een milieuvergunning mag uitreiken of verlengen voor een parking met een hoger aantal parkeerplaatsen dan toegestaan, wanneer dat overtollig aantal plaatsen verantwoord is, hetzij door de noodzaak om over voldoende plaatsen te beschikken voor dienstvoertuigen of

voor voertuigen van bezoekers of klanten, hetzij door de economische of sociale noodwendigheden eigen aan de beoogde activiteit in het gebouw waarbij die parking hoort, hetzij door de beperkte bereikbaarheid ervan gelet op de algemene kenmerken van de zone waarin het gelegen is.

Hieruit vloeit voort dat, wanneer de aanvrager van een milieuvergunning daarom verzoekt, die laatste een geïndividualiseerd onderzoek van de behoeften inzake parkeerplaatsen verbonden aan het gebouw waarbij de parking hoort, zal genieten. Het zal aan de bevoegde overheid staan om van de afwijkingmogelijkheid die de ordonnantiegever haar heeft geboden, gebruik te maken rekening houdend met de noodzaak om het evenwicht te vrijwaren tussen het recht op het ongestoord genot van eigendom en de door de ordonnantiegever nagestreefde doelen.

B.9.1. De verzoekende partijen leggen evenwel in hoofdzaak de nadruk op de negatieve impact van de bestreden bepalingen voor de exploitanten van de parkings die, vóór de inwerkingtreding van de bestreden bepalingen, een milieuvergunning hebben verkregen op grond waarvan zij de parkeerplaatsen mogen exploiteren die voortaan overtollig worden geacht.

B.9.2. Allereerst dient te worden opgemerkt dat de beperking van het aantal beschikbare parkeerplaatsen pas aan de huidige exploitant wordt opgelegd na het verstrijken van zijn milieuvergunning. De ordonnantiegever waakt bijgevolg erover de voorwaarden waaronder de houder van de vergunning de parkeerplaatsen in kwestie tijdelijk mag exploiteren, niet te wijzigen.

B.9.3. Voor het overige voert een milieuvergunning geen onaantastbare rechten in voor de houder ervan, vermits de geldigheid ervan niet meer dan vijftien jaar mag bedragen en de voorwaarden waaronder de ingedeelde inrichting mag worden geëxploiteerd, kunnen worden gewijzigd tijdens de geldigheidsduur van de vergunning. Dat tijdelijke karakter is noodzakelijk om de exploitatie aan de veranderlijke milieureisten van de overheid aan te passen.

Het is dus niet zonder redelijke verantwoording te hebben bepaald dat, na het verstrijken van de milieuvergunning die hem vóór de inwerkingtreding van de bestreden bepalingen is

verleend, de houder van de vergunning de verlenging of vernieuwing ervan in beginsel alleen kan aanvragen op voorwaarde dat hij het maximale aantal toegestane parkeerplaatsen in acht neemt. Het verlenen van een milieuvergunning doet immers niet de gewettigde verwachting ontstaan om de inrichting die daarvan het voorwerp uitmaakt verder te mogen exploiteren onder dezelfde voorwaarden na de geldigheidsduur ervan (zie, in dat opzicht, *mutatis mutandis*, EHRM, 18 februari 1991, *Fredin t. Zweden*, § 54; beslissing, 30 november 2010, *Oklesen et al. t. Slovenië*, §§ 59-63).

Het is overigens redelijk om van iedere bedachtzame ondernemer te verwachten dat hij erover waakt in het bezit te zijn van alle relevante informatie alvorens zware investeringen aan te gaan (EHRM, beslissing, 17 december 2013, *Crash 2000 OOD t. Bulgarije*, § 63). Hieruit vloeit voort dat rechtmatig mag worden verwacht dat een persoon die een parking wil exploiteren, terdege kennis heeft genomen van de voorwaarden waaronder de exploitatie van dat soort inrichtingen is toegestaan en in het bijzonder op de hoogte is van het tijdelijke karakter van de vergunning.

B.9.4. De maatregel is niet onevenredig, temeer daar de bestaande en op grond van de bestreden bepalingen overtollig geachte parkeerplaatsen niet noodzakelijk materieel moeten worden geschrapt. Zij kunnen evenzeer worden verkocht of herbestemd, met name als openbare parkeerplaatsen of als parkeerplaatsen die bestemd zijn voor een woonfunctie, waarbij zij in die zin in voorkomend geval tegen betaling kunnen worden geëxploiteerd.

Artikel 2.3.52, § 3, tweede lid, van het BWLKE bepaalt in dat verband dat de Gewestregering een begeleidingsdienst kan aanstellen om een dergelijke herbestemming te vergemakkelijken.

Op grond van de artikelen 10 en 11 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 januari 2014 « betreffende de registratie van opdrachthouders voor de effectenbeoordeling, de begeleidingsdienst, en de ambtenaren die belast zijn met de controle in de zin van Boek 2, Titel 3, Hoofdstuk 3 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing », wordt die begeleidingsdienst verzekerd door het Brussels Instituut voor Milieubeheer en bestaat die erin een « individuele begeleiding » aan te bieden, meer bepaald op het vlak van « [de] toegang tot informatie en advies op het gebied van de regelgeving en de procedures die van toepassing zijn; [de] hulp bij beslissingen en technische keuzes, meer

bepaald met het oog op de economische, technische, architecturale en stedenbouwkundige beperkingen die zijn verbonden aan de herbestemming van de parkeerplaatsen; [de] hulp bij het opstellen van overeenkomsten of huurcontracten waarmee de bestemmingswijzigingen van de parkeerplaatsen gepaard gaan ».

De houder van de milieuvergunning zal overigens aan het Parkeeragentschap de zorg kunnen toevertrouwen om de overtollige en als openbare parkeerplaatsen herbestemde parkeerplaatsen te organiseren (artikel 2.3.52, § 3, laatste lid).

De verzoekende partijen brengen geen concrete elementen naar voren waaruit kan blijken dat de inwerkingstelling van die alternatieve oplossingen volkomen onuitvoerbaar zou zijn vanuit technisch of economisch standpunt.

B.9.5. De houder van de milieuvergunning kan overigens, op het ogenblik van de verlenging ervan, beslissen de overtollige parkeerplaatsen in de oorspronkelijke bestemming ervan te behouden, mits hij een milieubelasting betaalt. De bevoegde overheid zal hem eveneens kunnen toestaan die overtollige plaatsen, tegen betaling van een milieubelasting, te behouden bij de vernieuwing van zijn vergunning.

Die milieubelasting is niet dermate hoog dat zij voor de exploitant een onredelijke last met zich mee zou brengen, ook al neemt het bedrag ervan elk jaar met een tiende toe. De verzoekende partijen hebben overigens geen enkel concreet element aangebracht waaruit zou blijken dat die jaarlijkse verhogingen voor de exploitanten ondraaglijke financiële gevolgen met zich zouden meebrengen. Bovendien zal die belasting pas vanaf 1 januari 2022 verschuldigd zijn voor de overtollige parkeerplaatsen in zone C, dat is de zone met de minst goede bediening door het openbaar vervoer (artikel 2.3.56).

Hieruit vloeit voort dat, rekening houdend met het nagestreefde doel en de alternatieve oplossingen waarover de betrokken exploitanten beschikken, de ordonnantiegever niet zou kunnen worden verweten een bedrag te hebben vastgesteld dat, terwijl het binnen redelijke perken blijft, voldoende ontradend wil zijn om die exploitanten ertoe aan te zetten hun overtollige parkeerplaatsen te schrappen, af te staan of te herbestemmen.

B.9.6. De huidige exploitant beschikt ten slotte nog steeds over de mogelijkheid om een afwijking van de door de ordonnantie opgelegde beperkingen aan te vragen, door de specifieke kenmerken van zijn inrichting aan te voeren, hetgeen hem een individueel onderzoek van zijn situatie door de bevoegde administratieve overheid waarborgt, waarna die laatste een beslissing zal nemen die voor een juridictioneel beroep vatbaar is.

B.10.1. De verzoekende partijen bekritisieren ook de ontstentenis van elke vergoeding ten behoeve van de houder van de milieuvergunning die beslist de overtollige parkeerplaatsen te schrappen of te herbestemmen. De verzoekende partij in de zaak nr. 5711 voert in dat verband nog het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten aan.

B.10.2. Het enkele feit dat de overheid in het algemeen belang beperkingen van het eigendomsrecht oplegt, heeft niet tot gevolg dat zij tot schadeloosstelling is gehouden.

Uit de vestiging van een door of krachtens een wettelijke bepaling opgelegde erfdiensbaarheid tot algemeen nut of van een beperking van het eigendomsrecht in het algemeen belang vloeit aldus in beginsel voor de eigenaar van het bezwaarde onroerend goed geen recht op vergoeding voort (Cass., 16 maart 1990, *Arr. Cass.*, 1989-1990, nr. 427).

Evenzo, « wanneer een maatregel inzake de uitoefening van toezicht op het gebruik van de goederen in het geding is, is de niet-vergoeding een van de factoren waarmee rekening moet worden gehouden om te bepalen of een billijk evenwicht in acht is genomen, maar zou zij op zich geen schending van artikel 1 van het Eerste Protocol kunnen inhouden » (zie, met name, EHRM, grote kamer, 29 maart 2010, *Depalle t. Frankrijk*, § 91; 26 april 2011, *Antunes Rodrigues t. Portugal*, § 32). Een vergelijkbare redenering kan worden gevolgd in verband met « de daling van de marktwaarde van het gebouw in kwestie » (EHRM, 26 april 2011, voormeld, § 37).

Het Europees Hof onderstreept voorts dat « de evenredigheid van een aantasting van het recht op het ongestoord genot van eigendom » niet alleen kan afhangen van een vergoeding, maar ook « van het bestaan van procedurele waarborgen die verzekeren dat de uitvoering van het systeem en de gevolgen ervan voor de eigenaar niet willekeurig noch onvoorzienbaar zijn » (EHRM, beslissing, 31 mei 2011, *Mirela Cernea et al. t. Roemenië*, § 37).

B.10.3. Hieruit vloeit voort dat de beperking van het eigendomsrecht die de bestreden bepalingen inhouden, alleen kan worden geacht een vergoeding te vereisen indien de last die zij de betrokken eigenaar oplegt, niet evenredig is met de nagestreefde milieudoelstelling (zie o.a. EHRM, 15 juli 2011, *Varfis t. Griekenland*, §§ 29-30).

Het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten belet evenzo dat de overheid zonder vergoeding lasten kan opleggen die groter zijn dan die welke een particulier in het algemeen belang moet dragen. Uit dat beginsel vloeit voort dat de onevenredig nadelige - dat zijn de buiten het normale maatschappelijke risico of het normale bedrijfsrisico vallende en op een beperkte groep van burgers of instellingen drukkende - gevolgen van een op zichzelf rechtmatige overheidsdaad niet ten laste van de getroffene behoren te komen, maar gelijkelijk over de gemeenschap dienen te worden verdeeld.

B.10.4. Rekening houdend met hetgeen is uiteengezet in B.9.1 tot B.9.6 kan de keuze waarover de huidige exploitant van een parking die valt onder het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen, na de geldigheidsduur van de vergunning die hem is verleend, tussen de schrapping van een zeker aantal parkeerplaatsen, de herbestemming ervan, de verkoop ervan of in voorkomend geval de betaling van een milieubelasting, niet worden beschouwd als een onevenredige last of als een buitengewoon risico.

B.10.5. In zoverre het eerste middel van de verzoekende partij in de zaak nr. 5750 de bestreden bepalingen ook verwijt het de betrokken personen niet mogelijk te maken vooruit te lopen op de eventuele wijzigingen van de afbakening van de drie relevante zones voor de berekening van het aantal toegestane parkeerplaatsen en van het bedrag van de milieubelasting die voor elke overtollige plaats verschuldigd is, valt het in die mate samen met het tweede onderdeel van het derde middel van de verzoekende partij in de zaak nr. 5751.

B.11.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 5751 verwijt de bestreden bepalingen ook afbreuk te doen aan het economisch evenwicht van de huurovereenkomst die de eigenaar van de parking met een derde heeft kunnen sluiten.

De houder van de milieuvergunning die hem toestaat de parking te exploiteren, beschikt over een dergelijk recht enkel voor de geldigheidsduur van de vergunning die hem is toegekend. De ordonnantiegever kan dus niet worden verweten zijn gewettigde verwachtingen

te hebben geschonden door hem een beperking op te leggen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen die hij na de geldigheidsduur van zijn vergunning zal kunnen exploiteren. De omstandigheid dat de eigenaar de kantooroppervlakten en de parkings die deze bedienen, heeft verhuurd voor een periode die verder reikt dan de vervaldatum van de toegekende milieuvergunning, staat los van de bestreden bepalingen (zie, *mutatis mutandis*, EHRM, beslissing, 17 december 2013, *Crash 2000 OOD* t. Bulgarije, § 77).

B.11.2. Diezelfde verzoekende partij verwijt de ordonnantiegever voorts de exploitant die geen eigenaar van de parking is, toe te laten keuzes van herbestemming te maken die definitief tegenstelbaar zullen zijn aan de eigenaar.

B.11.3. Artikel 13^{ter}, § 1, van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, ingevoegd bij het BWLKE, bepaalt dat de verzaking aan de overtollige parkeerplaatsen, door de houder van een milieuvergunning, definitieve en onherroepbare gevolgen heeft.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft, na een vraag van het Hof, bevestigd dat die verzaking tegenstelbaar was aan de eigenaar van de parking, zelfs wanneer hij niet de exploitant ervan is.

B.11.4. Er dient evenwel te worden opgemerkt dat de houder van de vergunning aansprakelijk zal zijn voor zijn eventuele fout wanneer daaruit schade voortvloeit voor die eigenaar.

B.11.5. De eigenaar die zijn parkeerplaatsen heeft verhuurd aan een derde, die een milieuvergunning moet verkrijgen teneinde die te exploiteren, bevindt zich overigens, wanneer zijn medecontractant beslist te verzaken aan de overtollige parkeerplaatsen, bij het aanvragen van de verlenging van zijn vergunning, in een situatie die analoog is aan die van de eigenaar van een parking voor wie geen enkele milieuvergunning is uitgereikt vóór de inwerkingtreding van de bestreden bepalingen.

In beide gevallen is de exploitatie van overtollige parkeerplaatsen, mits een milieubelasting wordt betaald, immers uitgesloten.

B.11.6. De omstandigheid dat een persoon niet de rechten uitoefent die hij put uit een bepaalde wetgeving, kan voor hem geen onaantastbaar recht doen ontstaan op het feit dat de voorwaarden waaronder hij dat recht op een bepaald ogenblik kon uitoefenen, daarna en voor de toekomst niet worden gewijzigd. Integendeel, zijn passiviteit doet in principe het risico vergroten dat het normatieve kader wordt gewijzigd op een manier die voor hem ongunstig is.

Door te aanvaarden een derde te zijn bij de aan zijn medecontractant toegekende milieuvergunning, heeft de eigenaar een autonome keuze gemaakt die kan worden gelijkgesteld met de wil het recht niet uit te oefenen om de parking die hij bezit te exploiteren onder de voorwaarden die waren bepaald door de wetgeving die van toepassing was vóór de inwerkingtreding van de bestreden bepalingen. De ordonnantiegever zou derhalve niet kunnen worden verweten de voorwaarden te hebben gewijzigd waaronder die eigenaar, voor het eerst, een milieuvergunning kan verkrijgen na de inwerkingtreding van de bestreden ordonnantie.

B.12.1. De verzoekende partijen voeren voorts de bijzondere situatie aan van de eigenaars van parkings die de toestemming of zelfs de verplichting hebben gekregen te voorzien in een minimumaantal parkeerplaatsen op grond van de stedenbouwkundige regels die van toepassing waren op het ogenblik van de constructie van het gebouw dat door die plaatsen wordt bediend. Zij halen in dat verband de omzendbrief aan van de minister van Openbare Werken nr. 59 van 17 juni 1970 (de zogeheten « omzendbrief De Saeger »).

B.12.2. Het staat de overheid vrij om haar stedenbouwkundig of milieubeleid te wijzigen en de ordonnantiegever om af te wijken van de door de uitvoerende macht tot stand gebrachte regels. Elke wetswijziging zou immers onmogelijk worden, mocht worden aangenomen dat een nieuwe bepaling in strijd zou zijn met het beginsel van rechtszekerheid om de enkele reden dat zij de toepassingsvoorwaarden van de vroegere wetgeving wijzigt en om de enige reden dat zij de plannen in de war zou sturen van diegenen die zijn afgegaan op de vroegere situatie.

Wanneer de wetgever meent dat een beleidsverandering noodzakelijk is, kan hij overigens beslissen daaraan een onmiddellijk gevolg te geven en in beginsel is hij niet ertoe gehouden te voorzien in een overgangsregeling. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet zijn slechts geschonden indien de ontstentenis van een overgangsmaatregel leidt tot een verschil in behandeling waarvoor geen redelijke verantwoording bestaat of indien aan het

vertrouwensbeginsel op buitensporige wijze afbreuk wordt gedaan. Het vertrouwensbeginsel is nauw verbonden met het rechtszekerheidsbeginsel, dat de wetgever verbiedt om zonder objectieve en redelijke verantwoording afbreuk te doen aan het belang van de rechtsonderhorigen om in staat te zijn de rechtsgevolgen van hun handelingen te voorzien.

B.12.3. Hoewel het juist is dat de door de verzoekende partijen aangevoerde omzendbrief in beginsel ertoe verplichtte te voorzien in een aantal parkeerplaatsen bij de constructie van met name kantoorgebouwen, dient niettemin te worden vastgesteld dat geen enkele van de bepalingen ervan vereiste dat daaraan een bijzondere bestemming zou worden gegeven. Hieruit volgt dat, hoewel sommige eigenaars van kantoorgebouwen ertoe verplicht waren parkeerplaatsen in te richten, die stedenbouwkundige verplichtingen voor hen niet de gewettigde verwachting hebben kunnen doen ontstaan dat die parkeerplaatsen uitsluitend kunnen worden gebruikt voor de voertuigen van de personen die in het gebouw in kwestie werken.

Het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming van 11 februari 1946 bepaalde overigens reeds dat de exploitatie van garages voor wagens, met plaats voor minstens drie voertuigen, afhankelijk was van het verkrijgen van een tijdelijke administratieve vergunning. Hieruit vloeit voort dat, minstens sinds de inwerkingtreding van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming, namelijk vanaf een datum vóór die van de inwerkingtreding van de door de verzoekende partijen aangehaalde omzendbrief, het recht om overdekte parkings te exploiteren, namelijk die waarvan de constructie het duurst is en waarvoor de herbestemming bijzonder zware investeringen kan vereisen, slechts tijdelijk gold.

B.13. De bestreden bepalingen schenden artikel 16 van de Grondwet, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten, derhalve niet.

B.14. Het onderzoek van de verenigbaarheid van de bestreden bepalingen met het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid leidt niet tot een andere conclusie.

Immers, de vrijheid van handel en nijverheid kan niet worden opgevat als een absolute vrijheid. In zeer veel gevallen zal een wetsbepaling - zij het in de economische sector of in

andere sectoren - de handelingsvrijheid van de betrokken personen of ondernemingen beperken en daardoor noodzakelijkerwijs een weerslag hebben op de vrijheid van handel en nijverheid. De wetgever zou de vrijheid van handel en nijverheid zoals bedoeld in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen slechts schenden indien hij die vrijheid zou beperken zonder dat daartoe enige noodzaak bestaat of indien die beperking totaal onevenredig zou zijn met het nagestreefde doel of aan dat beginsel op zodanige wijze afbreuk zou doen dat de economische en monetaire unie erdoor in het gedrang komt.

Rekening houdend met hetgeen is uiteengezet in B.8.1 tot B.13 is de bij de bestreden bepalingen aangebrachte beperking van de vrijheid van handel en nijverheid niet zonder noodzaak, noch onevenredig, en brengt zij de economische en monetaire unie niet in het gedrang.

B.15. Het eerste middel in de zaken nrs. 5750 en 5751 is niet gegrond.

Wat het eerste onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750 en het tweede middel in de zaak nr. 5751 betreft

B.16.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 5750 is van mening dat de door haar bestreden bepalingen in strijd zijn met de artikelen 10, 11 en 172 van de Grondwet, al dan niet in samenhang gelezen met het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid, met het beginsel van gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten en met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, in zoverre zij slechts van toepassing zouden zijn op bepaalde categorieën van parkings die aan het verkrijgen van een milieuvergunning zijn onderworpen.

De verzoekende partij in de zaak nr. 5751 bekritiseert datzelfde onderscheid, dat zij in strijd acht met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.16.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betwist het belang bij het middel van de verzoekende partij in de zaak nr. 5750 in zoverre daarin de ordonnantiegever wordt verweten de openbare parkings niet te hebben onderworpen aan de bestreden bepalingen.

Daar de eerste verzoekende partij blijkt heeft gegeven van het vereiste belang om de vernietiging van de bestreden bepaling te vorderen, dient zij daarenboven geen blijkt te geven van een belang bij het middel.

B.16.3. De exceptie wordt verworpen.

B.17. Tijdens de parlementaire voorbereiding is het verschil in behandeling dat door de verzoekende partijen wordt bekritiseerd, als volgt verantwoord :

« In artikel 2.3.52 wordt het toepassingsveld van de nieuwe normen nader aangegeven. Het artikel sluit enerzijds parkeerplaatsen uit die tot privéwoningen behoren en anderzijds parkeerplaatsen die bestemd zijn voor publieke parking.

Wat de eerste categorie betreft is het immers niet nodig om de parkeerplaatsen te beogen die bestemd zijn voor privéwoningen. De frequentie van de verplaatsingen met de wagen door de bewoners hangt, voor hun dagelijkse of kortere trajecten die het grootste deel van het verkeer dat zij teweegbrengen uitmaken, immers af van de aanwezigheid van plaatsen op de bestemming.

Wat de publieke parkings betreft, lijkt de toepassing van de nieuwe normen niet noodzakelijk en evenmin gerechtvaardigd rekening houdend met hun eigenlijke doel en het feit dat ze reeds aan een bijzondere reglementering onderworpen zijn waardoor de Regering hun inplanting en hun uitbating van dichtbij kan controleren.

Het artikel sluit bovendien verschillende activiteitensectoren uit: ambachtelijke, industriële, logistieke en opslagactiviteiten, enz. Aangezien er voor zulke activiteiten veel plaats nodig is, zijn ze meestal ver gelegen van knooppunten van openbaar vervoer. Overigens is er in deze sectoren meestal geen onmiddellijk verband tussen de vloeroppervlakte en het aantal tewerkgestelde werknemers. Dit geldt bijvoorbeeld voor supermarkten met een grote toestroom van klanten die de aangekochte goederen moeten kunnen vervoeren, ziekenhuizen die talrijke bezoekers ontvangen (patiënten, familie), bedrijven die over een grote vloot dienstvoertuigen beschikken om een efficiënte dienstverlening te kunnen realiseren (zoals onderhoudsbedrijven, enz.) of die een groot aantal werknemers in een relatief beperkte ruimte tewerkstellen. De toepassing van de nieuwe normen op deze sectoren is bijgevolg niet gerechtvaardigd.

Er moet gepreciseerd worden dat de afwijking met betrekking tot ‘ voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten ’ zich uiteraard beperkt tot de parkeerplaatsen bestemd voor dienstvoertuigen en niet voor voertuigen die door het personeel gebruikt worden voor woon-werkverplaatsingen.

Een andere uitsluiting heeft betrekking op de autodeel- en taxidiensten. De taxidiensten zijn een permanent actieve vervoerdienst en vormen een aanvulling op het openbaar vervoer. De uitsluiting is in eerste instantie gerechtvaardigd omwille van de specifieke uurroosters van

de sector : de meeste taxichauffeurs vangen hun dienst aan of eindigen hun dienst op een ogenblik waarop er geen openbaar vervoer rijdt. Hierbij komt nog een logistieke reden, die overeenstemt met de reden voor de sectoren bedoeld in punt 3° van paragraaf 3 van hetzelfde artikel : de oppervlakte betrokken door de ‘ kantoren ’ (beheer van telefonische oproepen, administratieve diensten, ...) is zeer klein in vergelijking met de specifieke noden voor het parkeren van de in dienst zijnde taxi's en de voertuigen die de chauffeurs gebruiken voor hun woon-werkverplaatsingen. De parkeerplaatsen van taxidiensten die onder de vrijstelling vallen, worden ingericht zonder onderscheid van het Gewest dat de exploitatievergunning van de betrokken taxi's heeft afgeleverd.

De autodeeldiensten genieten van een gelijksoortige uitsluiting. Deze diensten zijn gedefinieerd als diensten die geabonneerde gebruikers een gemeenschappelijke vloot gemotoriseerde voertuigen ter beschikking stellen, waarbij elke geabonneerde gebruik kan maken van een voertuig zonder bestuurder voor een traject dat hij zelf kiest en voor een bepaalde duur. De autodeeldienst en het begrip ‘ abonnee ’ dat ermee gepaard gaat, sluiten uiteraard bedrijfsvoertuigen of privé-voertuigen uit, maar ook dienstvoertuigen van een bedrijf. Hetzelfde zou gelden voor een bedrijf dat bij een operator van een autodeeldienst het exclusieve recht voor zijn personeel zou krijgen om een of meerdere voertuigen van de vloot van deze operator te gebruiken. Deze voertuigen zouden aangerekend worden als voertuigen van het bedrijf zelf, dat er immers het uitsluitend gebruiksrecht van heeft » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2012-2013, A-353/1, pp. 41-43).

B.18. Door de bestreden bepalingen aan te nemen, beoogde de ordonnantiegever het autoverkeer te verminderen dat voortvloeit uit de verplaatsingen tussen de woonplaats en de werkplaats. Dat doel, dat bijdraagt tot de verbetering van de luchtkwaliteit, tot de strijd tegen de opwarming van het klimaat en tot het ontlasten van het verkeer, is gewettigd.

De ordonnantiegever zou, rekening houdend met zijn ruime beoordelingsbevoegdheid ter zake, niet kunnen worden verweten voorrang te hebben gegeven aan maatregelen die ertoe strekken bepaalde verplaatsingen te ontmoedigen, die een aanzienlijk deel van het wegverkeer op het gewestelijk grondgebied vormen en specifieke problemen inzake mobiliteit en eerbiediging van het leefmilieu doen rijzen, rekening ermee houdend dat die zich voornamelijk voordoen tijdens de spitsuren, hetgeen leidt tot een nog grotere overbelasting van het verkeer en een daarmee gepaard gaande stijging van de uitlaatgassen in de lucht.

B.19. Het Hof moet evenwel nog onderzoeken of de ordonnantiegever, door sommige parkings die onderworpen zijn aan het verkrijgen van een milieuvergunning uit te sluiten van de door de bestreden bepalingen opgelegde beperkingen, geen onevenredig verschil in behandeling heeft ingevoerd.

B.20.1. De uitsluiting, uit het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen, van de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor de taxidiensten, de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of een autodeeldienst, is niet zonder redelijke verantwoording. Zoals immers wordt opgemerkt in de parlementaire voorbereiding van de bestreden ordonnantie, gaat het om activiteiten die, enerzijds, het aanbod van het openbaar vervoer op het grondgebied van het Brusselse Gewest aanvullen en, anderzijds, het beheer van een park van gemakkelijk beschikbare voertuigen vereist. Bovendien kan worden aangenomen dat de uurregelingen van de personen die in die bedrijfssector actief zijn, in het algemeen niet overeenstemmen met die van het openbaar vervoer.

B.20.2. Op dezelfde wijze heeft de ordonnantiegever niet op onredelijke wijze gehandeld door de openbare parkings vrij te stellen van de door de bestreden bepalingen opgelegde beperkingen. Dergelijke parkeerplaatsen zijn immers niet uitsluitend bestemd voor de voertuigen van personen die zich naar het werk begeven, maar zijn per definitie toegankelijk 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.

B.20.3. De uitsluiting, uit het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen, van de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor woonfuncties, is evenmin strijdig met het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Het volstaat immers vast te stellen dat de ordonnantiegever verder zou zijn gegaan dan hetgeen noodzakelijk is om het door hem nagestreefde doel te verwezenlijken indien hij niet alleen het aantal parkeerplaatsen op de arbeidsplaatsen, maar ook de beschikbare parkeerplaatsen bij de woning van de in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verblijvende werknemers had beperkt. Bovendien beogen de voor woonfuncties bestemde parkeerplaatsen niet uitsluitend de verplaatsing van de woonplaats naar het werk te vergemakkelijken, waarbij de werkplaats bovendien gelegen kan zijn buiten dat Gewest.

B.20.4. De uitsluiting van de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids-, logistieke, opslagactiviteiten of voor activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, voor handelszaken, voor groothandel of voor grote speciaalzaken, voor voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst en voor

hotelinrichtingen, is redelijk verantwoord door de specifieke kenmerken van dergelijke activiteiten.

Zoals in de parlementaire voorbereiding immers wordt vermeld, veronderstellen die activiteiten, enerzijds, talrijke en regelmatige contacten met personen van buiten de onderneming, met name leveranciers en klanten, terwijl sommige daarvan de terbeschikkingstelling vereisen van een park van dienstvoertuigen die gemakkelijk toegankelijk zijn, of op dergelijke wijze worden uitgevoerd dat de oppervlakte van het gebouw waar ze plaatshebben, het aantal personen die er een beroepsactiviteit uitoefenen, niet op adequate wijze weergeeft. Dergelijke kenmerken zijn niet aanwezig of zijn dat slechts in veel minder grote mate wanneer de kantoorgebouwen of oppervlakten bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten en de productie van immateriële goederen.

Er zij overigens eraan herinnerd dat de exploitanten van parkings bij kantoren of ruimten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten of de productie van immateriële goederen een afwijking kunnen vragen van het maximumaantal toegestane parkeerplaatsen, met name door de noodzaak aan te voeren om te beschikken over een aanzienlijk park van dienstvoertuigen of over een groot aantal parkeerplaatsen voor bezoekers of cliënten.

B.20.5. Door de in artikel 2.3.52, § 3, van het BWLKE beoogde categorieën van parkings vrij te stellen, heeft de ordonnantiegever de artikelen 10 en 11 van de Grondwet dus niet geschonden.

Het onderzoek van de bestreden bepalingen in het licht van artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, van het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid, van het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten, leidt niet tot een andere conclusie.

B.21. Het tweede middel, in zijn eerste onderdeel, in de zaak nr. 5750 en het tweede middel in de zaak nr. 5751 zijn niet gegrond.

Wat het tweede onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750 betreft

B.22. De verzoekende partij in de zaak nr. 5750 bekritiseert ook de identieke behandeling die uit de bestreden bepalingen zou voortvloeien tussen de houders van een milieuvergunning die de verlenging ervan aanvragen, enerzijds, en de aanvragers van een milieuvergunning, anderzijds. Volgens die partij zouden die twee categorieën van personen zich immers in onderscheiden situaties bevinden vermits alleen de eerste zou beschikken over een handeling die haar toestaat om de parkeerplaatsen in kwestie te exploiteren.

B.23.1. Op grond van artikel 2.3.54, § 1, van het BWLKE geldt de beperking van het aantal parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen en oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten en de productie van immateriële goederen enkel op het ogenblik dat een aanvraag tot het verkrijgen of verlengen van een milieuvergunning is ingediend. Hieruit vloeit voort dat pas na de geldigheidsduur van de milieuvergunning die is uitgereikt vóór de inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen, de houder van een dergelijke vergunning gebonden zal zijn door de beperking van het aantal voortaan toegestane parkeerplaatsen.

Echter, zoals reeds is vermeld in B.9.3, voert de toekenning van een milieuvergunning geen onaantastbare rechten in voor de houder ervan. Een dergelijke vergunning kan bovendien alleen worden toegekend voor een maximumperiode van vijftien jaar.

B.23.2. In die omstandigheden bevinden de houder van een milieuvergunning, die de verlenging ervan aanvraagt, en de aanvrager van de nieuwe milieuvergunning zich niet in dermate verschillende situaties dat zij verschillend zouden moeten worden behandeld ten aanzien van de verplichting om te voldoen aan de beperkingen van het aantal parkeerplaatsen die de parkings in kwestie kunnen behelzen.

B.23.3. Bovendien heeft de ordonnantiegever de op die twee categorieën van exploitanten toepasselijke juridische stelsels niet volkomen uniform gemaakt. Immers, de houder van een milieuvergunning die de verlenging ervan aanvraagt, beschikt over de mogelijkheid om het maximumaantal toegestane parkeerplaatsen met twee te overschrijden (artikel 2.3.52, § 1, van het BWLKE) en overtollige parkeerplaatsen te exploiteren, mits hij de milieubelasting betaalt (artikel 2.3.55 van het BWLKE).

B.23.4. De door de verzoekende partij in de zaak nr. 5750 bekritiseerde identieke behandeling schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet derhalve niet. Het onderzoek van de bestreden bepalingen in het licht van de andere ter ondersteuning van dat middel aangevoerde referentienormen, leidt niet tot een andere conclusie.

B.24. Het tweede onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750 is niet gegrond.

Wat het derde onderdeel van het tweede middel in de zaak nr. 5750 betreft

B.25.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 5750 bekritiseert voorts de bestreden bepalingen doordat zij in strijd zouden zijn met het beginsel van gelijkheid voor de openbare lasten, omdat alleen de exploitanten van parkings bij kantoorgebouwen of oppervlakten die bestemd zijn voor hoogtechnologische activiteiten en de productie van immateriële goederen, ertoe verplicht zouden zijn het aantal parkeerplaatsen waarover zij beschikken, te beperken, zonder vergoeding noch financiële compensatie.

B.25.2. Hieruit vloeit voort dat het derde onderdeel van het tweede middel van die verzoekende partij samenvalt met haar eerste middel en het eerste onderdeel van haar tweede middel.

B.26. Om de redenen die zijn uiteengezet in, enerzijds, B.8.1 tot B.13 en, anderzijds, B.19 tot B.20, is dat onderdeel niet gegrond.

Wat het derde middel in de zaak nr. 5751 betreft

B.27.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 5751 leidt een derde middel af uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en uit het beginsel van rechtszekerheid.

B.27.2. Het Hof vermag niet rechtstreeks te toetsen aan algemene rechtsbeginselen. Wanneer evenwel de vraag rijst naar de bestaanbaarheid met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, dient het Hof na te gaan of een wettelijke maatregel die een verschil in

behandeling inhoudt, berust op een objectief en pertinent criterium in het licht van het door de wetgever beoogde doel en of hij op onevenredige wijze afbreuk doet aan de rechten van een categorie van personen, rechten die inzonderheid kunnen worden afgeleid uit algemene rechtsbeginselen. Aldus is het Hof bevoegd om in het kader van zijn toetsing aan het gelijkheidsbeginsel ook met algemene rechtsbeginselen rekening te houden en met name met het beginsel van rechtszekerheid.

B.28.1. In het eerste onderdeel van haar derde middel bekritiseert de verzoekende partij in de zaak nr. 5751 het feit dat de bestreden bepalingen chronologisch van toepassing zullen zijn op, in de eerste plaats, de parkings die de gebouwen bedienen die onder de gelding van de omzendbrief « De Saeger » zijn opgericht.

B.28.2. De ordonnantiegever zou niet kunnen worden verweten dat hij, ten behoeve van de houders van een milieuvergunning tijdens de geldigheid ervan, de verplichting om zich in overeenstemming te brengen met de bestreden bepalingen, heeft uitgesteld tot de datum waarop hun vergunning verstrijkt. Het past in de logica zelve van dat systeem, in het voordeel van de huidige exploitanten van parkings, dat zij de bij de bestreden bepalingen ingevoerde regeling moeten naleven vanaf verschillende data, afhankelijk van, niet alleen het ogenblik dat hun milieuvergunning is uitgereikt, maar ook van de geldigheidsduur ervan die, hoewel die niet meer dan vijftien jaar kan zijn, evenwel van kortere duur kan zijn.

Hiermee waarborgt de ordonnantiegever dat alle exploitanten van de parkings die vallen onder het toepassingsgebied van de bestreden bepalingen alle gevolgen hebben kunnen genieten die uit hun milieuvergunning voortvloeien en dat niemand onder hen zal worden gediscrimineerd ten aanzien van de economische verwachtingen die hij kon hebben op de datum dat zijn vergunning is toegekend.

B.28.3. Voor het overige, in zoverre de verzoekende partij de ordonnantiegever verwijt geen rekening te hebben gehouden met de bijzondere situatie van de eigenaars van parkings die zijn gebouwd onder de gelding van de omzendbrief « De Saeger », valt dat onderdeel van haar derde middel samen met haar eerste middel.

B.29.1. In het tweede onderdeel van haar derde middel verwijt de verzoekende partij in de zaak nr. 5751 de ordonnantiegever een rechtsonzekerheid te hebben ingevoerd door het mogelijk te maken dat de zonebestemming van het gebouw dat bij de parking hoort, in de loop der jaren kan worden gewijzigd.

B.29.2. Op grond van artikel 2.3.54, § 3, van het BWLKE wordt het aantal overtollige parkeerplaatsen berekend volgens de zone waarin het gebouw is gelegen dat bij de parking hoort op het ogenblik dat de vergunningsaanvraag is ingediend. Bovendien kan geen enkele latere wijziging van de zonebestemming de geldigheid van de aldus uitgereikte milieuvergunning aantasten.

Gelet op hetgeen voorafgaat, kan het loutere feit dat, enerzijds, de voorwaarden voor het onderzoek van de aanvraag tot het verlengen of verkrijgen van een milieuvergunning verschillen naar gelang van de zone waarin het gebouw dat door de parking wordt bediend, is ondergebracht, en dat, anderzijds, die zonebestemming later kan worden gewijzigd, geen verschil in behandeling creëren dat in strijd is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, al dan niet in samenhang gelezen met het beginsel van rechtszekerheid.

B.30. Het derde middel in de zaak nr. 5751 is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt de beroepen.

Aldus gewezen in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 27 november 2014.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels