



Avant-projet d'Ordonnance portant sur l'électromobilité et exposant les éléments essentiels du traitement de données à caractère personnel pour l'octroi de mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions	Voorontwerp van ordonnantie houdende elektromobiliteit en de verwerking van persoonsgegevens voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone
Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,	De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Sur la proposition de la Ministre de l'Environnement et de l'Énergie ;	Op voordracht van de Minister van Leefmilieu en Energie;
Après délibération,	Na beraadslaging,
Arrête	Besluit
La Ministre chargée de l'Environnement, de l'Énergie, du Logement et de la Qualité de vie, est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit:	De Minister belast met Leefmilieu, Energie, Huisvesting en Levenskwaliteit, is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de ontwerpordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:
Titre Ier – Dispositions générales	Titel I – Algemene bepalingen
Article 1^{er}	Artikel 1
Cette ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.	Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.
Art. 2	Art. 2
La présente ordonnance transpose partiellement les dispositions de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburant alternatifs.	Deze ordonnantie zet deels de bepalingen van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om.
Titre II – Dispositions modificatives	Titel II - Wijzigingsbepalingen
Chapitre 1^{er} – Modification du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie	Hoofdstuk 1 - Wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing
Section 1^{re} - Dispositions portant sur l'électromobilité	Afdeling 1 – Bepalingen met betrekking tot elektromobiliteit
Art. 3	Art. 3
Dans le livre 2, titre 3 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, il est inséré un chapitre 4 intitulé « Infrastructure de recharge en voirie pour véhicules électriques ».	In boek 2, titel 3 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt een hoofdstuk 4 ingevoegd met als titel "Oplaaainfrastructuur voor elektrische voertuigen op de openbare weg".
Art. 4	Art. 4
Dans le chapitre 4 inséré par l'article 3, il est inséré une section 1 intitulée « Généralités ».	In hoofdstuk 4, ingevoegd bij artikel 3, wordt een afdeling 1 ingevoegd met als titel "Algemeenheden".
Art. 5	Art. 5
Dans la section 1, insérée par l'article 4, il est inséré un article 2.3.63 rédigé comme suit: «Art. 2.3.63. Pour l'application du présent chapitre, on entend par : 1° "véhicule électrique" : un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non	In afdeling 1, ingevoegd bij artikel 4, wordt een artikel 2.3.63 ingevoegd dat luidt als volgt: "Art. 2.3.63. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder: 1° "elektrisch voertuig": een motorvoertuig, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar

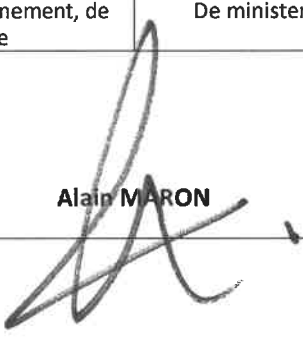
<p>périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure ;</p> <p>2° " point de recharge " : point de recharge visé à l'article 2, 44°, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale ;</p> <p>3° " point de recharge électrique normal " : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance égale ou inférieure à 22 kW, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW, qui sont installés dans des habitations privées ou dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques, et qui ne sont pas accessibles au public ;</p> <p>4° " point de recharge électrique à haute puissance " : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW ;</p> <p>5° " point de recharge ouvert au public " : un point de recharge auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire dans toute l'Union européenne. L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement ;</p> <p>6° " point de recharge ouvert au public en voirie " : un point de recharge ouvert au public situé sur le domaine public communal ou régional ;</p> <p>7° " propriétaire d'un point de recharge ouvert au public " : toute personne morale de droit public ou privé ou toute personne physique qui est propriétaire au minimum d'un point de recharge ouvert au public, qui est responsable de le fournir, de l'installer, de l'exploiter et de le maintenir en état ;</p> <p>8° " l'exploitant d'un point de recharge ouvert au public " : toute personne morale de droit public ou privé ou toute personne physique qui offre un service de minimum un point de recharge ouvert au public sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;</p> <p>9° " gestionnaire du réseau de distribution " : le gestionnaire du réseau de distribution désigné conformément aux dispositions de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale ;</p> <p>10° " services de taxis " : les services de taxis visés à l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;</p> <p>11° " opérateur des services de véhicules à moteur partagés " : les opérateurs visés à l'article 1er, 5°, de l'arrêté du 8 octobre 2021 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés. »</p>	<p>energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen;</p> <p>2° "oplaadpunt": oplaadpunt zoals bedoeld in artikel 2, 44° van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p> <p>3° "oplaadpunt voor normaal vermogen": een oplaadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig, met uitzondering van voorzieningen met een vermogen van hoogstens 3,7 kW, die in particuliere huishoudens zijn geïnstalleerd of waarvan de voornaamste doelstelling er niet in bestaat elektrische voertuigen op te laden, en die niet publiek toegankelijk zijn;</p> <p>4° "oplaadpunt voor hoog vermogen": een oplaadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig;</p> <p>5° "publiek toegankelijk oplaadpunt": een oplaadpunt dat op niet-discriminerende basis toegang verleent aan gebruikers in de gehele Europese Unie. Toegang op niet-discriminerende basis kan verschillende vormen van authenticatie, gebruik en betaling inhouden.</p> <p>6° "publiek toegankelijk oplaadpunt op de openbare weg": een publiek toegankelijk oplaadpunt dat zich op de gemeentelijke of gewestelijke openbare ruimte bevindt;</p> <p>7° "eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt": elke publiek- of privaatrechtelijke rechtspersoon of elke natuurlijke persoon die eigenaar is van ten minste één publiek toegankelijk oplaadpunt en die verantwoordelijk is voor de levering, de installatie, de exploitatie en het onderhoud ervan;</p> <p>8° "exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt": elke publiek- of privaatrechtelijke rechtspersoon of elke natuurlijke persoon die een dienst met ten minste één publiek toegankelijk oplaadpunt aanbiedt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p> <p>9° "distributienetbeheerder": de beheerder van het distributienet, aangewezen overeenkomstig de bepalingen van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p> <p>10° "taxidiensten": de taxidiensten waarvan sprake is in artikel 2, 1° van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur;</p> <p>11° "operator van gedeelde motorvoertuigen": de operatoren waarvan sprake is in artikel 1, 5° van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 8 oktober 2021 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen.'</p>
Art. 6	Art. 6
Dans le chapitre 4 inséré par l'article 3, il est inséré une section 2 intitulée « Déploiement d'une infrastructure de points de recharge ouverts au public ».	In het hoofdstuk 4, ingevoegd bij artikel 3, wordt een afdeling 2 ingevoegd met als titel "Uitrol van een infrastructuur van publiek toegankelijke oplaadpunten".
Art. 7	Art. 7
<p>Dans la section 2, insérée par l'article 6, il est inséré un article 2.3.64 rédigé comme suit:</p> <p>«Art. 2.3.64. § 1er. Le Gouvernement détermine un plan de déploiement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale d'une infrastructure de points de recharge ouverts au public, en collaboration avec les communes.</p> <p>Le déploiement de l'infrastructure précitée tient compte des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de politique de mobilité, de politique de stationnement ainsi que des politiques climatiques, énergétiques et de qualité de l'air.</p> <p>§ 2. L'infrastructure de points de recharge ouverts au public en voirie sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est</p>	<p>In afdeling 2, ingevoegd bij artikel 6, wordt een artikel 2.3.64 ingevoegd dat luidt als volgt:</p> <p>"Art. 2.3.64. § 1. De regering stelt een plan van uitrol op in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van een infrastructuur van publiek toegankelijke oplaadpunten in samenwerking met de gemeenten. Bij de uitrol van de voormelde infrastructuur wordt er rekening gehouden met de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van het beleid inzake mobiliteit, parkeren, klimaat, energie en luchtkwaliteit.</p> <p>§ 2. De infrastructuur van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is op niet-discriminerende en transparante basis toegankelijk en is prioritair</p>

<p>accessible de manière non-discriminatoire et transparente et est conçue prioritairement à destination des riverains qui n'ont pas accès à des points de recharge privés, des opérateurs des services de véhicules à moteur partagés et des services de taxis. Les points de recharges ouverts au public en voirie ne doivent pas permettre d'échanger la batterie d'un véhicule électrique. »</p>	<p>bestemd voor omwonenden die geen toegang hebben tot privéoplaadpunten, operatoren van gedeelde motorvoertuigen en taxidiensten.</p> <p>De publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg moeten niet de mogelijkheid bieden om de batterij van een elektrisch voertuig te vervangen.”</p>
Art. 8	Art. 8
<p>Dans la section 2, insérée par l'article 6, il est inséré un article 2.3.65 rédigé comme suit:</p> <p>«§ 1er. En termes d'interopérabilité :</p> <p>1° tout propriétaire d'un point de recharge ouvert au public peut acquérir librement de l'électricité auprès de tout fournisseur au sens de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale, sous réserve de l'accord de celui-ci ;</p> <p>2° tout propriétaire d'un point de recharge ouvert au public doit les connecter à la plateforme régionale de gestion des données et des bornes définies par le Gouvernement ;</p> <p>3° tout propriétaire d'un point de recharge ouvert au public contractualise avec tout exploitant d'un point de recharge ouvert au public qui lui en fait la demande, de façon transparente et non discriminatoire. Un propriétaire d'un point de recharge ouvert au public peut également être exploitant d'un point de recharge ouvert au public ;</p> <p>4° l'exploitant d'un point de recharge ouvert au public fournit son service à tout client des services de recharge de véhicules électriques sur une base contractuelle, non discriminatoire et transparente ;</p> <p>5° tout point de recharge ouvert au public prévoit la possibilité d'une recharge ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec le fournisseur d'électricité, le propriétaire ou l'exploitant concerné.</p> <p>§ 2. Les propriétaires d'un point de recharge ouvert au public en voirie désignés conformément aux dispositions de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale disposent des droits et sont soumis aux obligations visés à l'article 13 de la loi du 10 mars 1925 sur les distributions d'énergie électrique. »</p>	<p>In afdeling 2, ingevoegd bij artikel 6, wordt een artikel 2.3.65 ingevoegd dat luidt als volgt:</p> <p>“§1. Op het vlak van interoperabiliteit:</p> <p>1° Elke eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt kan vrijelijk elektriciteit verwerven bij elke leverancier in de zin van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, onder voorbehoud van diens akkoord.</p> <p>2° Elke eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt moet het aansluiten op het gewestelijk beheerplatform voor gegevens en laadpalen, vastgelegd door de regering.</p> <p>3° Elke eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt sluit op transparante en niet-discriminerende basis overeenkomsten met elke exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt die hierom vraagt. De eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt kan ook exploitant zijn van een publiek toegankelijk oplaadpunt.</p> <p>4° De exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt verleent zijn diensten op contractuele, niet-discriminerende en transparante basis aan elke klant van de oplaaddiensten voor elektrische voertuigen.</p> <p>5° Elk publiek toegankelijk oplaadpunt voorziet in de mogelijkheid van een <i>ad hoc</i> oplading voor gebruikers van elektrische voertuigen, zonder dat die een overeenkomst hoeven aan te gaan met de elektriciteitsleverancier, de eigenaar of de exploitant.</p> <p>§ 2. De eigenaars van een publiek toegankelijk oplaadpunt op de openbare weg overeenkomstig de bepalingen van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben de rechten en verplichtingen waarvan sprake is in artikel 13 van de wet van 10 maart 1925 op de elektriciteitsvoorziening.”</p>
Art. 9	Art. 9
<p>Dans le chapitre 4 inséré par l'article 3, il est inséré une section 3 intitulée « Cartographie régionale des points de recharge ouverts au public en voirie ».</p>	<p>In hoofdstuk 4, ingevoegd bij artikel 3, wordt een afdeling 3 ingevoegd met als titel “Gewestelijke cartografie van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg”.</p>
Art. 10	Art. 10
<p>Dans la section 3, insérée par l'article 9, il est inséré un article 2.3.66 rédigé comme suit:</p> <p>« Art. 2.3.66. § 1er. Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont la mission, en concertation avec les communes et le gestionnaire de réseau de distribution, d'établir une cartographie régionale des points de recharge ouverts au public en voirie. La cartographie régionale est présentée et adoptée par le Gouvernement et est mise à jour de manière régulière pour approbation.</p> <p>La cartographie régionale des points de recharge ouverts au public en voirie tient notamment compte des paramètres suivants :</p> <p>1° l'évolution de la population et du nombre de véhicules électriques utilisés par les habitants, les opérateurs des services de véhicules à moteur partagés et les services de taxis de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon temporel considéré;</p> <p>2° le taux de motorisation actuel des ménages de la Région de</p>	<p>In de door artikel 9 ingevoegde afdeling 3 wordt een artikel 2.3.66 ingevoegd dat luidt als volgt:</p> <p>“Art. 2.3.66. §1. Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit hebben de opdracht om, in overleg met de gemeenten en de distributienetbeheerder, een gewestelijke cartografie van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg op te stellen. De gewestelijke cartografie wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de regering en regelmatig bijgewerkt.</p> <p>In de gewestelijke cartografie van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg wordt rekening gehouden met de volgende parameters:</p> <p>1° de evolutie van de bevolking en van het aantal elektrische voertuigen dat wordt gebruikt door de inwoners, de operatoren van gedeelde voertuigen en de taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de betrokken periode;</p> <p>2° de actuele autodichtheid van de huishoudens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de doelstellingen om het bezit van</p>

<p>Bruxelles-Capitale et les objectifs de diminution de la possession de véhicules personnels prévus dans le plan régional de mobilité visé dans l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, ainsi que l'évolution des services de taxis et des objectifs de voiture partagée le cas échéant ;</p> <p>3° le nombre d'emplacements de stationnement privés au domicile et réservés pour les véhicules des opérateurs des services de véhicules à moteur partagés et des services de taxis ;</p> <p>4° le nombre et la localisation des points de recharge ouverts au public existant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou à proximité directe ;</p> <p>5° la distance moyenne parcourue par un véhicule et de sa consommation moyenne ;</p> <p>6° la puissance des points de recharge exprimée en kW et de leur taux d'utilisation tenant compte de la rotation et de la nécessaire flexibilité pour le stationnement pendant la nuit auprès d'un point de recharge.</p> <p>§2. Cette cartographie régionale n'affecte pas la possibilité d'installer des points de recharge ouverts au publics en voirie dans des lieux non prévus par celle-ci.»</p>	<p>privéwagens te verminderen, opgenomen in het gewestelijk mobiliteitsplan waarvan sprake is in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, evenals de evolutie van de taxidiensten en de doelstellingen inzake autodelen, in voorkomend geval;</p> <p>3° het aantal privéparkeerplaatsen thuis en het aantal plaatsen, voorbehouden aan operatoren van gedeelde voertuigen en taxidiensten;</p> <p>4° het aantal bestaande publiek toegankelijke oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of in de directe omgeving, en hun locaties;</p> <p>5° de gemiddelde afstand die een voertuig aflegt en zijn gemiddelde verbruik;</p> <p>6° het vermogen van de oplaadpunten in kW en hun benuttingsgraad, rekening houdend met de rotatie en de noodzakelijke flexibiliteit om 's nachts te parkeren bij een oplaadpunt.</p> <p>§2. Deze gewestelijke cartografie doet geen afbreuk aan de mogelijkheid om publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg te plaatsen op plaatsen die niet als zodanig zijn aangeduid door die cartografie.”</p>
<p>Art. 11</p>	<p>Art. 11</p>
<p>L'article 3.2.27 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, inséré par l'article 14 de l'ordonnance du 7 décembre 2017 modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013, dont le texte existant formera le paragraphe 1, sera complété par un paragraphe 2, rédigé comme suit :</p> <p>“§2. Ces mesures d'accompagnement peuvent comprendre un droit d'accès payant et limité dans le temps à la zone de basses émissions ; un soutien financier aux particuliers (afin d'encourager notamment une transition modale de mobilité) ; un soutien financier aux entreprises et des points d'information et d'accompagnement pour les citoyens et les entreprises.</p> <p>En vue de l'attribution, de la recherche des ayants droit, de la gestion et du contrôle de ces mesures d'accompagnement, y compris la sanction en cas d'abus, les données à caractère personnel suivantes peuvent être collectées et traitées au sens de l'article 4, 1), du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) :</p> <p>1° L'identité du demandeur et des membres de son ménage, notamment les numéros d'identification du Registre national des personnes physiques tel que repris dans la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques ou le numéro d'identification de la sécurité sociale tel que repris dans la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale, le nom et le prénom, la date de naissance, la résidence principale, la date de décès et la composition du ménage ;</p> <p>2° Des informations sur les véhicules à moteur du bénéficiaire de la mesure d'accompagnement et des membres de son ménage, y compris le véhicule à moteur dont la plaque d'immatriculation a été radiée ou serait radiée, le numéro d'immatriculation, la catégorie du véhicule à moteur, le type de carburant ou de source d'énergie tel qu'enregistré, la norme Euro, la date de la première et de la dernière immatriculation ; telles qu'enregistrées dans le répertoire matricule des véhicules visé à l'article 6 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, et des informations sur la</p>	<p>Artikel 3.2.27 van de Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, ingevoegd bij artikel 14 van de Ordonnantie van 7 december 2017 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 2, luidende:</p> <p>“§2. Deze steunmaatregelen kunnen bestaan uit een in de tijd beperkt betalend recht op toegang tot de lage-emissiezone; financiële ondersteuning voor particulieren (om met name een modale mobiliteitstransitie te stimuleren); financiële ondersteuning voor ondernemingen en informatie- en begeleidingspunten voor burgers en ondernemingen.</p> <p>Met het oog op de toekenning, het onderzoek van de gerechtigden, het beheer van en de controle op deze steunmaatregelen, inclusief de sanctiëring in het geval van misbruik, kunnen de volgende persoonsgegevens in de zin van artikel 4, 1) van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) zijn worden verzameld en verwerkt:</p> <p>1° identiteit van de aanvrager, en van zijn of haar gezinsleden, met inbegrip van, het identificatienummer van het Rijksregister van natuurlijke personen zoals opgenomen in de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen of het identificatienummer van de sociale zekerheid zoals opgenomen in de wet van van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, de naam en voornaam, geboortedatum , hoofdverblijfplaats, datum van overlijden, en de samenstelling van het gezin;</p> <p>2° informatie over de motorvoertuigen van de begunstigde van de steunmaatregel en van zijn of haar gezinsleden, waaronder het motorvoertuig waarvan de nummerplaat geschrapt werd of zou worden, het inschrijvingsnummer, de categorie van het motorvoertuig, het type brandstof of vermogensbron zoals opgenomen, de euronorm, datum van eerste inschrijving en laatste inschrijving; zoals opgenomen in het repertorium van voertuigen bedoeld in artikel 6 van het Koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen en informatie over de vernietiging of recyclage van het motorvoertuig zoals aangebracht</p>

<p>destruction ou le recyclage du véhicule à moteur telles qu'enregistrées par le demandeur de la mesure d'accompagnement ;</p> <p>3° Le revenu imposable globalement et les revenus imposables distinctement de toutes les membres majeurs du ménage du demandeur, tels qu'ils figurent dans l'avertissement-extrait le plus récent dont dispose le SPF Finances, et si le demandeur ou les membres de son ménage ne disposent pas de cet avertissement-extrait, les informations sur le revenu du ménage figurant dans un certificat présenté par le demandeur ;</p> <p>4° Des informations indiquant si le demandeur remplit les conditions d'octroi de la carte spéciale visée à l'article 27.4.3 du code de la route, ou d'un document comparable visé à l'article 27.4.1 du code de la route ;</p> <p>5° Le numéro de compte du demandeur et des membres de son ménage ;</p> <p>6° Des informations indiquant si le demandeur et les membres de son ménage sont titulaires d'un permis de conduire au sens de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, la catégorie de véhicule à moteur pour laquelle le permis est valable et la date d'expiration ;</p> <p>7° Des informations indiquant si le demandeur et les membres de son ménage ont droit à certaines interventions relevant de la sécurité sociale ou de l'assistance sociale, à savoir le droit à une intervention majorée au sens de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994, à un revenu d'intégration au sens de la loi du 26 mai 2002 concernant le droit à l'intégration sociale, ou à une forme d'action sociale au sens de la loi organique du 8 juillet 1976 des centres publics d'action sociale, ou bénéficient de la garantie de revenus au sens de la loi du 22 mars 2001 instituant la garantie de revenus aux personnes âgées ;</p> <p>8° Des informations sur la carte MOBIB déjà utilisée par le demandeur et les membres de son ménage, telles qu'enregistrées par le demandeur.</p> <p>Ces données à caractère personnel peuvent être utilisées pour vérifier si les conditions de la mesure d'accompagnement sont remplies, pour différencier la mesure d'accompagnement en fonction du profil socio-économique, de santé ou de mobilité du demandeur et des membres de son ménage, pour accorder et gérer les mesures d'accompagnement, pour surveiller les abus et pour sanctionner les abus.</p> <p>Pour le traitement des données à caractère personnel fournies par l'intégrateur de services régional au sens de l'article 6, § 1, de l'ordonnance du 17 juillet 2020 garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité, et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier, Bruxelles Environnement agit en tant que responsable de traitement. Pour le traitement des données à caractère personnel qui ne sont pas fournies par l'intégrateur de services régional, Bruxelles Environnement et le Centre d'Informatique pour la Région Bruxelloise agissent en tant que responsables du traitement conjoints.</p> <p>Ces données à caractère personnel peuvent être conservées pendant une durée maximale de six mois à compter de la date de la demande, aux fins de l'octroi de la mesure d'accompagnement, pendant une durée maximale de cinq ans à compter de la date d'octroi, à des fins de gestion, de contrôle et de sanction en cas d'abus des mesures d'accompagnement octroyées, ainsi que pendant la durée nécessaire au règlement des litiges.</p> <p>Le Gouvernement a le droit de préciser les modalités d'utilisation des données à caractère personnel dans le cadre de l'octroi, de la gestion et du contrôle de la mesure d'accompagnement et de la sanction en cas d'abus.</p> <p>Ces données à caractère personnel peuvent être communiquées aux prestataires de services qui mettront en œuvre les mesures</p>	<p>door de aanvrager van de steunmaatregel;</p> <p>3° het globaal belastbare inkomen en de afzonderlijke belastbare inkomsten van alle meerderjarige personen van het gezin van de aanvrager, zoals opgenomen in het meest recente aanslagbiljet ter beschikking van de FOD Financiën, en indien dit niet beschikbaar is voor de aanvrager of zijn of haar gezinsleden informatie over het gezinskomen zoals opgenomen in een attest aangebracht door de aanvrager;</p> <p>4° informatie of de aanvrager voldoet aan de voorwaarden voor de toekenning van de speciale kaart waarvan sprake is in artikel 27.4.3 van de Wegcode, of van een vergelijkbaar document zoals bedoeld in artikel 27.4.1 van de Wegcode;</p> <p>5° het rekeningnummer van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden;</p> <p>6° informatie of de aanvrager en zijn of haar gezinsleden over een rijbewijs in de zin van het Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs beschikt, de motorvoertuigcategorie waarvoor het rijbewijs geldt en de datum waarop de geldigheidsduur afloopt;</p> <p>7° informatie of de aanvrager en zijn of haar gezinsleden recht hebben op bepaalde tegemoetkomingen onder de sociale zekerheid of sociale bijstand, namelijk het recht op verhoogde tegemoetkoming in de zin van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, een leefloon geniet in de zin van de wet van 26 mei 2002 betreffende het recht op maatschappelijke integratie, of een vorm maatschappelijke welzijn geniet van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn of de inkomensgarantie geniet in de zin van de wet van 22 maart 2001 tot instelling van een inkomensgarantie voor ouderen;</p> <p>8° informatie over de MOBIB-kaart die reeds gebruikt wordt door de aanvrager, en zijn of haar gezinsleden zoals aangebracht door de aanvrager.</p> <p>Deze persoonsgegevens kunnen gebruikt worden om te controleren of aan de voorwaarden voor de steunmaatregel voldaan is, om de steunmaatregel te differentiëren naargelang het socio-economisch, gezondheids- of mobiliteitsprofiel van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden, om de steunmaatregelen te toe te kennen en te beheren, om een controle uit te oefenen op misbruik en om misbruik te sanctioneren.</p> <p>Voor de verwerking van persoonsgegevens die aangeboden worden door de gewestelijke dienstenintegrator in de zin van artikel 6, §1 van de Ordonnantie van 17 juli 2020 houdende verankering van het principe van de unieke gegevensinzameling in de werking van de diensten en instanties die behoren tot of taken uitvoeren voor de overheid en tot vereenvoudiging en gelijkschakeling van elektronische en papieren formulieren, treedt Leefmilieu Brussel op als verwerkingsverantwoordelijke. Voor de verwerking van persoonsgegevens die niet aangeboden worden door de gewestelijke dienstenintegrator treden Leefmilieu Brussel en het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest op als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke.</p> <p>Deze persoonsgegevens kunnen maximaal zes maanden vanaf de aanvraag bewaard worden, met het oog op de toekenning van de steunmaatregel, maximaal vijf jaar na de toekenning met het oog op de het beheer en de controle en de sanctiëring in geval van misbruik van toegekende steunmaatregelen en zolang als noodzakelijk is voor geschillenbeslechting.</p> <p>De Regering is gerechtigd om de modaliteiten met betrekking tot gebruik van persoonsgegevens te preciseren in het kader van het toekennen, het beheer, de controle van de steunmaatregel en de sanctiëring in geval van misbruik.</p> <p>Deze persoonsgegevens kunnen meegedeeld worden aan die dienstverleners die de steunmaatregelen zullen uitvoeren, zoals bepaald door de Regering."</p>
---	---

d'accompagnement, telles que déterminées par le Gouvernement. "	
Chapitre 2 – Modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale	Hoofdstuk 2 - Wijziging van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Art. 12	Art. 12
L'article 7, § 7, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale est remplacé par ce qui suit : « § 7. La création de nouveaux réseaux privés est interdite. Par dérogation à l'alinéa 1er, la création de nouveaux réseaux privés est autorisée : 1° pour favoriser le raccordement de points de recharge à condition que cela soit techniquement possible et économiquement raisonnable. 2° pour le réseau de traction ferroviaire régional et les réseaux de gares. Tout nouveau réseau privé visé à l'alinéa 2, 1°, fait l'objet d'un agrément préalable par le gestionnaire du réseau de distribution dans les conditions définies par le règlement technique. ».	Artikel 7, §7 van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt vervangen door wat volgt: "§ 7. De oprichting van nieuwe privénetten is verboden. In afwijking van het eerste lid is de oprichting van nieuwe privénetten toegestaan: 1° om de aansluiting van oplaadpunten te bevorderen op voorwaarde dat het technisch mogelijk en economisch verantwoord is; 2° voor het gewestelijk tractienet spoor en de stationsnetten. Elk nieuw privénet, bedoeld in het tweede lid, 1°, moet vooraf door de distributienetbeheerder zijn goedgekeurd onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in het technisch reglement."
Art. 13	Art. 13
Dans l'article 16 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées: 1° il est inséré un paragraphe 1 rédigé comme suit: "§1. Chaque utilisateur du réseau informe, dans les meilleurs délais, le gestionnaire de réseau de l'installation ou de la présence sur le réseau de distribution ou sur le réseau de transport régional d'un point de recharge selon les modalités définies dans le règlement technique." 2° les alinéas 1 et 2 actuels formeront le paragraphe 2; 3° l'alinéa 3 actuel formera le paragraphe 3.	In artikel 16 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° : er wordt een paragraaf 1 ingevoegd, luidende: " §1. Elke gebruiker van het net informeert de netbeheerder zo snel mogelijk over de installatie of de aanwezigheid van een oplaadpunt volgens de modaliteiten die zijn vastgelegd in het technisch reglement." 2°: het vroegere eerste en tweede lid zullen paragraaf 2 vormen; 3° het vroegere derde lid zal paragraaf 3 vormen.
Art. 14	Art. 14
A l'article 24bis, § 1er, 12°, de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées : 1° les mots « et pour l'acquisition de véhicules électriques » sont insérés entre les mots « en faveur du déploiement d'infrastructures pour la distribution de carburants alternatifs » et les mots « , au travers de conseils » ; 2° les mots " et d'un support administratif et technique. " sont remplacés par les mots ", d'un support technique et administratif et de l'organisation de centrale d'achat. "	Aan artikel 24bis, §1, 12° van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° De woorden "en voor de aankoop van elektrische voertuigen" worden ingevoegd tussen de woorden "ten gunste van de uitrol van infrastructuur voor de verdeling van alternatieve brandstoffen" en de woorden "via adviezen". 2° De woorden "en administratieve en technische ondersteuning" worden vervangen door de woorden "en administratieve en technische ondersteuning en de organisatie van een aankoopcentrale".
Art. 15	Art. 15
Dans la même ordonnance, il est inséré un article 25ter/1, rédigé comme suit : "En ce qui concerne les contrats de fourniture d'électricité destinés exclusivement à l'approvisionnement électrique d'un point de recharge, les obligations de service public reprises dans l'article 25quater, alinéa 4, et dans les articles 25sexies, 25septies, 25octies, 25decies, 25undecies et 25tredies ne s'appliquent pas."	In diezelfde ordonnantie, wordt een artikel 25ter/1 ingevoegd, luidende: "Voor wat betreft de contracten voor elektriciteitslevering die uitsluitend bestemd zijn voor de elektrische bevoorrading van oplaadpunt zijn de openbaardienstverplichtingen opgenomen in de artikelen 25quater, vierde lid, 25sexies, 25septies, 25octies, 25decies, 25undecies en 25tredies niet van toepassing."
Chapitre 3 - Modification de l'ordonnance du 1er avril 2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale	Hoofdstuk 3 – Wijziging van de ordonnantie van 1 april 2004 betreffende de organisatie van de gasmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende wegenisretributies inzake gas en elektriciteit en houdende wijziging van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Art. 16	Art. 16

<p>A l'article 18bis, §1, 8°, de l'ordonnance du 1er avril 2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale, les modifications suivantes sont apportées :</p> <p>1° les mots « <i>et pour l'acquisition de véhicules au gaz</i> » sont insérés entre les mots « <i>en faveur du déploiement d'infrastructures pour la distribution de carburants alternatifs</i> » et les mots « <i>, au travers de conseils</i> » ;</p> <p>2° les mots " <i>et d'un support administratif et technique.</i> " sont remplacés par les mots " <i>, d'un support technique et administratif et de l'organisation de centrale d'achat.</i> ".</p>	<p>In artikel 18bis, §1, 8° van de ordonnantie van 1 april 2004 betreffende de organisatie van de gasmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende wegenisretributies inzake gas en elektriciteit en houdende wijziging van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, worden de volgende wijzigingen aangebracht:</p> <p>1° De woorden "en voor de aankoop van op gas rijdende voertuigen" worden ingevoegd tussen de woorden "ten voordele van de ontplooiing van infrastructuur voor de distributie van alternatieve brandstoffen" en de woorden "door middel van advies".</p> <p>2° De woorden "en administratieve en technische ondersteuning" worden vervangen door de woorden "en administratieve en technische ondersteuning en de organisatie van een aankoopcentrale".</p>
Bruxelles,	Brussel,
Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,	Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale	De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
<p style="text-align: center;">Rudi VERVOORT</p>	
Le Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative	De minister van Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie
<p style="text-align: center;">Alain MARON</p> 	

<p>Avant-projet d'Ordonnance portant sur l'électromobilité et exposant les éléments essentiels du traitement de données à caractère personnel pour l'octroi de mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions</p>	<p>Voorontwerp van ordonnantie houdende elektromobiliteit en de verwerking van persoonsgegevens voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone</p>
EXPOSÉ DES MOTIFS	MEMORIE VAN TOELICHTING
<p>Ces dernières années, la Région de Bruxelles-Capitale s'est résolument engagée sur la voie de la décarbonation, dont la zone de basses émissions constitue un élément important. Différentes stratégies et décisions régionales en matière de décarbonation du transport, d'amélioration de la qualité locale de l'air et de diminution du bruit fixent résolument le cap et misent en partie sur l'électrification des modes de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exemplarité des pouvoirs publics : en exécution du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 concernant l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport, l'achat de voitures et d'utilitaires légers au diesel est interdit depuis 2014 et des quotas pour l'achat de véhicules zéro-émission sont en vigueur pour les pouvoirs publics dans le cadre de leur plan de déplacements d'entreprise. Dès 2025, tous les véhicules mis en service par les pouvoirs publics, y compris de la STIB, devront être « zéro-émissions ». - Mise en place de la zone de basses émissions (depuis 2018) : interdiction de circulation pour les véhicules les plus polluants suivant leur norme EURO et leur type de carburant, rendue graduellement de plus en plus stricte. La zone de basses émissions telle qu'elle est mise en œuvre dans la Région de Bruxelles-Capitale assure une élimination progressive des véhicules les plus polluants. Tel qu'indiqué notamment dans le volet Bruxellois du Plan National Energie Climat et du Plan Régional de Mobilité (Good Move), l'ambition est d'aller vers une sortie des véhicules diesel à l'horizon 2030 et des véhicules essence/GPL en 2035 afin de mettre en place une transition vers une mobilité sans émissions locales et décarbonée - Le volet bruxellois du Plan National Energie Climat 2030 (PNEC) : d'ambitieux objectifs de décarbonation y sont fixés, dont la réduction des gaz à effet de serre émis sur le territoire de la Région de -40% au minimum à l'horizon 2030, par rapport à 2005. Ce plan confirme les engagements de la sortie des carburants fossiles et contient la volonté d'avancer plus vite vers le « zéro-émission » avec les taxis et les véhicules partagés. <p>La décision de sortie progressive du diesel et par la suite des autres véhicules thermiques implique d'entreprendre en parallèle (i) des mesures de soutien aux alternatives, telles que notamment le développement d'une offre de recharge de véhicules électriques accessible publiquement, y compris pour les véhicules privés, et ce d'autant plus que seule une minorité des ménages de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) dispose d'un emplacement de stationnement privé (environ 26%), et (ii) prévoir des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la ou des zones de basses émissions.</p> <p>Le présent projet d'ordonnance se compose donc de deux parties :</p>	<p>De voorbije jaren is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest resoluut de weg van de decarbonisering ingeslagen, waar de lage-emissiezone (LEZ) een belangrijk deel van uitmaakt. Diverse gewestelijke strategieën en beslissingen over de decarbonisering van het vervoer, de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en de vermindering van het lawaai zetten de bakens uit en mikken deels op de elektrificatie van de vervoersmodi.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorbeeldgedrag van de overheden: in uitvoering van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) en van het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer is een verbod op diesel voor de aankoop van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen van kracht sinds 2014 en zijn er quota voor de aankoop van zero-emissievoertuigen voor de overheden in het kader van hun bedrijfsvervoerplan. Vanaf 2025 zullen de overheden, met inbegrip van de MIVB, enkel nog zero-emissie voertuigen in gebruik mogen nemen - Invoering van de lage-emissiezone (sinds 2018): een verbod voor de meest vervuilende voertuigen om rond te rijden op basis van hun EURO-norm en hun brandstoftype, met een geleidelijk verstrenging. De lage-emissiezone zoals deze is uitgevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zorgt voor een graduele uitfasering van de meest vervuilende voertuigen. Zoals onder meer aangegeven in het Brusselse luik van het Nationaal Energie Klimaatplan en het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move), is het de doelstelling om naar een uitfasering van voertuigen op diesel te streven tegen 2030 en op benzine/LPG tegen 2035 om zo de transitie in te zetten naar een lokale uitstootvrije en koolstofarme mobiliteit. - Het Brusselse luik van het Nationaal Energie en Klimaatplan 2030 (NEKP): het plan beoogt ambitieuze doelstellingen voor decarbonisering. Zo moet de uitstoot van broeikasgassen in het Gewest tegen 2030 ten minste 40% lager liggen dan in 2005. Dit plan bevestigt de verbintenissen van de uitstap van fossiele brandstoffen en streeft ernaar om sneller naar zero-emissie mobiliteit te gaan met taxi's en deelauto's. <p>De beslissing om geleidelijk de diesel- en vervolgens de andere voertuigen met verbrandingsmotor uit te bannen, betekent dat terzelfder tijd maatregelen moeten worden genomen om (i) alternatieven te ondersteunen en (ii) steunmaatregelen te voorzien in het kader van de LEZ. We denken aan de ontwikkeling van een aanbod van publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Ook privéwagens moeten hiervan gebruik kunnen maken aangezien slechts een minderheid van de gezinnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) (ongeveer 26%) over een eigen parkeerplaats beschikt.</p> <p>Dit ontwerp van ordonnantie bestaat dan ook uit twee luiken:</p>

<p><i>I. Soutenir l'électromobilité comme alternative aux véhicules à moteur à combustion.</i></p> <p>La stratégie régionale en matière de mobilité (plan Good Move) entend faire évoluer le modèle actuel, encore très largement centré sur la voiture individuelle, vers une plus forte utilisation des modes actifs (marche, vélo) et de la mobilité collective et partagée. Ce nouveau modèle repose sur un partage de l'espace public favorable aux usages actifs, collectifs et partagés et à la fonction de séjour. Le véhicule individuel ne devant y occuper qu'une place résiduelle, il convient donc d'en tenir compte dans la conception d'une stratégie de déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques accessibles au public, afin de ne pas en surestimer les besoins.</p> <p>En vue d'assurer la mise en place de cette infrastructure, la Région de Bruxelles-Capitale a octroyé, le 19 octobre 2018, une concession de services à la société PitPoint portant sur la fourniture, l'installation et l'exploitation de bornes de recharge en voirie à Bruxelles.</p> <p>Cette concession de services a une durée de 10 ans, incluant uniquement 2 ans d'exclusivité pour l'installation, avec une 3ème année optionnelle qui a été activée, la concession a donc pris fin le 18 octobre 2021.</p> <p>A ce jour, environ 250 bornes de recharge ont déjà été installées et sont exploitées par la société PitPoint/Total Energies. Le besoin de bornes de recharge ouvertes au public (c'est-à-dire à la fois celles sur la voirie mais aussi celles en dehors de la voirie mais accessibles au public) sur le territoire bruxellois est toutefois estimé à environ 22.000 points de recharge, soit 11.000 bornes si elles sont équipées de 2 points de recharge à l'horizon 2030. Cette estimation tient compte du nombre de véhicules possédés par les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'évolution de ce nombre, et fait l'hypothèse que l'ensemble du parc sera constitué de véhicules électriques à l'horizon 2035, soit à la date voulue par le Gouvernement bruxellois pour interdire la circulation des véhicules thermiques.</p> <p>Afin d'assurer la suite du développement de l'infrastructure de recharge, la Région de Bruxelles-Capitale souhaite mettre en place une nouvelle procédure de déploiement incluant une cartographie régionale et une répartition des bornes de recharge au niveau communal.</p> <p>Cette planification a pour but d'assurer la cohérence du réseau de bornes de recharge avec la politique environnementale de réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre, la politique de la mobilité (stratégie Good Move) et en particulier la politique de stationnement et de répartition de l'offre sur tout le territoire régional. Elle permettra également un développement cohérent et fluide du réseau sur l'ensemble de la Région, disponible pour tous les habitants de la ville à un coût accessible.</p> <p>La mise en place de cette planification réunit différents acteurs : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, le gestionnaire du réseau de distribution (Sibelga) (en raison des contraintes techniques par rapport au réseau de transport et de distribution d'électricité) et les 19 communes bruxelloises (en tant que gestionnaires des voiries communales et du</p>	<p><i>I. <u>Ondersteuning van elektromobiliteit als alternatief voor voertuigen met een verbrandingsmotor.</u></i></p> <p>De gewestelijke mobiliteitsstrategie (Good Move-plan) wil het huidige model, dat nog grotendeels op de individuele auto is gericht, laten evolueren naar een meer doorgedreven gebruik van actieve vervoerswijzen (lopen, fietsen) en van collectieve en gedeelde mobiliteit. Dit nieuwe model is gebaseerd op een verdeling van de openbare ruimte die gunstig is voor actief, collectief en gedeeld gebruik en voor de verblijfsfunctie. Voor de individuele auto is er nog slechts een aanvullende rol weggelegd. Bij de uitrol van een publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische auto's moet daarmee rekening worden gehouden, want de behoeften mogen niet worden overschat.</p> <p>Met het oog op de installatie van die infrastructuur heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 19 oktober 2018 een concessie voor diensten gegund aan PitPoint voor de levering, de installatie en de exploitatie van oplaadpunten op de openbare weg in Brussel.</p> <p>Die concessie voor diensten heeft een looptijd van 10 jaar, met 2 jaar exclusiviteit voor de installatie, en een derde facultatief jaar dat werd geactiveerd. De concessie liep dus af op 18 oktober 2021.</p> <p>Tot dusver zijn er al ongeveer 250 laadpalen geïnstalleerd die door PitPoint/Total Energies worden uitgebaat. Het vereiste aantal publiek toegankelijke oplaadpunten (op de openbare weg, maar ook voor het publiek toegankelijke palen buiten de openbare weg) op het Brusselse grondgebied wordt echter op ongeveer 22.000 geraamd tegen 2030, wat overeenstemt met 11.000 laadpalen als die elk over twee oplaadpunten beschikken. Die raming houdt rekening met het aantal voertuigen dat de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bezitten en de evolutie van dat aantal. Bovendien wordt aangenomen dat het volledige wagenpark uit elektrische modellen zal bestaan tegen 2035, het jaar dat de Brusselse regering heeft vooropgesteld om het verkeer van voertuigen met verbrandingsmotor te verbieden.</p> <p>Om de ontwikkeling van de laadinfrastructuur te garanderen, wenst het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een nieuwe uitrolprocedure op te zetten met een gewestelijke cartografie en een verdeling van de laadpalen op gemeentelijk niveau.</p> <p>Die planning is erop gericht het netwerk van laadpalen af te stemmen op het milieubeleid dat streeft naar een vermindering van de luchtverontreiniging en van de uitstoot van broeikasgassen, het mobiliteitsbeleid (Good Move-strategie), en in het bijzonder, het parkeerbeleid en de verdeling van het aanbod over het hele gewestelijk grondgebied. De planning zal eveneens een coherente en soepele ontwikkeling van het netwerk in het hele Gewest mogelijk maken, beschikbaar voor alle inwoners van de stad tegen een betaalbare prijs.</p> <p>Bij de ontwikkeling van deze planning zijn diverse actoren betrokken: Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de distributienetbeheerder (Sibelga) (wegens de technische beperkingen met betrekking tot het elektriciteitstransmissie- en -distributienet) en de 19 Brusselse gemeenten (als beheerders van de gemeentelijke wegen en het gemeentelijk openbaar domein).</p>
--	--

<p>domaine public communal).</p> <p>En se fondant sur cette cartographie, le gestionnaire du réseau de distribution (Sibelga) pourra être chargé de lancer des appels à concession de services en vue d'attribuer des lots relatifs à la fourniture, l'installation et l'exploitation des bornes de recharge aux lieux identifiés. Afin d'assurer une répartition équitable sur l'ensemble du territoire régional, les localisations seront regroupées en lots constitués de bornes situés dans des lieux diversement attractifs, de manière à équilibrer les lots et éviter un scénario dans lequel des localisations importantes en terme de service, mais moins rentables, seraient négligées.</p> <p>Les opérateurs de bornes auront des obligations de partage de données, d'une part pour permettre au gestionnaire du réseau de distribution d'optimiser la gestion de son réseau de distribution d'électricité et d'autre part, pour permettre aux pouvoirs publics régionaux de s'assurer de l'adéquation entre la réseau de points de recharge existant et la demande en recharge de véhicules électriques, notamment afin de pouvoir réaliser les cartographies de déploiement.</p> <p>Des modifications sont par ailleurs aussi apportées à l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale en vue d'autoriser des réseaux privés afin de favoriser le raccordement de bornes de recharge, et de préciser que le gestionnaire du réseau de distribution a aussi pour tâche de soutenir les autorités locales et régionales dans la recherche d'opportunités et dans l'apport d'un soutien via un helpdesk administratif et technique pour le remplacement de leur flotte par des véhicules électriques. Cette clarification est aussi insérée dans l'ordonnance du 1er avril 2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale, pour les véhicules au gaz.</p> <p>En outre, une exception est également prévue pour les fournisseurs d'électricité au moyen d'un contrat destiné exclusivement à la fourniture d'électricité à un point de recharge, à certaines obligations de service public à caractère social. Certaines obligations de service public sont moins pertinentes dans ce cas, parce qu'elles concernent la protection des consommateurs dans le cas d'usage domestique. Ce besoin de protection des consommateurs et des consommateurs vulnérables est en effet moins pertinent que pour des contrats de fourniture d'électricité à l'habitation ou aux locaux où ce point de recharge est situé.</p> <p>Enfin, l'intégration de la recharge des véhicules électriques au réseau bruxellois constitue un défi important pour les gestionnaires de réseau.. Une caractéristique des véhicules électriques est en effet qu'une fois raccordés à un point de recharge, ils consomment une grande quantité d'électricité. Afin de permettre aux gestionnaires de réseau de prévoir une capacité suffisante, l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale est modifié afin d'imposer aux utilisateurs du réseau qui installent un point de recharge d'informer le gestionnaire du réseau de la présence de ce point de recharge.</p>	<p>Met die cartografie als uitgangspunt kan de distributienetbeheerder (Sibelga) concessies voor diensten plaatsen om percelen voor de levering, de installatie en de uitbating van laadpalen op de vastgestelde plaatsen toe te wijzen. Voor een billijke verdeling over het volledige gewest zullen de locaties worden gegroepeerd in percelen, samengesteld uit laadpalen op plaatsen die minder of meer aantrekkelijk zijn, om de percelen gelijk te verdelen en om een scenario te vermijden waarin locaties die belangrijk zijn voor de dienstverlening, maar minder rendabel zijn, zouden worden verwaarloosd.</p> <p>De laadpaaloperatoren zullen verplicht zijn gegevens te delen, enerzijds om de distributienetbeheerder in staat stellen het beheer van zijn elektriciteitsdistributienet te optimaliseren, anderzijds om de gewestelijke overheden toe te laten de gegevens te gebruiken om te onderzoeken of het bestaande netwerk van oplaadpunten aangepast is aan de vraag en op basis hiervan de cartografieën voor de uitrol samen te stellen.</p> <p>Daarnaast worden ook wijzigingen aangebracht in de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het oog op het toelaten van privénetten om de aansluiting van laadpunten aan te moedigen en om te verduidelijken dat de distributienetbeheerder ook als taak heeft om de gewestelijke en lokale overheden te ondersteunen bij het zoeken naar opportuniteiten en het bieden van ondersteuning via een administratieve en technische helpdesk voor het vervangen van hun vloot door elektrische voertuigen. Deze verduidelijking wordt ook ingevoegd in de ordonnantie van 1 april 2004 betreffende de organisatie van de gasmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende wegenisretributies inzake gas en elektriciteit en houdende wijziging van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voor voertuigen op gas.</p> <p>Daarnaast wordt er ook een uitzondering voorzien voor de leveranciers van elektriciteit middels een contract dat uitsluitend bestemd is voor de levering van elektriciteit aan een oplaadpunt, van bepaalde openbaredienstverplichtingen met sociaal karakter. Bepaalde openbare dienstverplichting zijn in dit geval minder relevant aangezien deze betrekking hebben op de bescherming van de consument in geval van huishoudelijk gebruik. Deze nood aan consumentenbescherming en aan bescherming van kwetsbare consumenten is immers minder relevant dan voor de contracten voor elektriciteitslevering aan een woning of de lokalen waar dit oplaadpunt gelegen is.</p> <p>Tot slot vormt de integratie van het opladen van elektrische voertuigen een belangrijke uitdaging voor de netbeheerders. Een kenmerk van elektrische voertuigen is dat wanneer zij op een oplaadpunt zijn aangesloten, zij een grote hoeveelheid stroom verbruiken. Om de netbeheerders toe te laten voldoende capaciteit te voorzien, wordt een verplichting ingevoerd in de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de netgebruikers die een laadpunt installeren om de netbeheerder van de aanwezigheid van dit laadpunt op de hoogte te stellen.</p> <p><i><u>II. Uiteenzetting van de essentiële elementen van de verwerking</u></i></p>
--	---

<p><u>II. Précisions sur les éléments essentiels du traitement des données à caractère personnel pour l'octroi de mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone à faibles émissions.</u></p>	<p><u>van persoonsgegevens voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone</u></p>
<p>Depuis le 1^{er} janvier 2018, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est une zone de basses émissions. La circulation y est interdite aux véhicules les plus polluants, pour ainsi réduire les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote et améliorer la qualité de l'air et donc la santé humaine et la qualité de l'environnement. La zone de basses émissions telle qu'elle est mise en œuvre dans la Région de Bruxelles-Capitale assure une élimination progressive des véhicules les plus polluants. Tel qu'indiqué notamment dans le volet Bruxellois du Plan National Energie Climat et du Plan Régional de Mobilité (Good Move), l'ambition est d'aller vers une sortie des véhicules diesel à l'horizon 2030 et des véhicules essence/GPL en 2035 afin de mettre en place une transition vers une mobilité sans émissions locales et décarbonée.</p> <p>Pour accompagner les habitants, les ménages et les entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale dans la transition vers une mobilité à faibles émissions, des mesures d'accompagnement peuvent être nécessaires. Ainsi, le gouvernement peut, selon les dispositions actuelles de l'article 3.2.27 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, prendre des mesures d'accompagnement pour les ménages et les entreprises. Ces mesures peuvent consister en un droit d'accès payant à la zone de basses émissions, limité dans le temps ; des aides financières pour les particuliers (afin notamment de favoriser un report modal) ; des aides financières pour les entreprises et des points d'information et d'accompagnement à destination des citoyens et entreprises (Projet d'Ordonnance modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, Doc., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2017-2018, n° A-572/1, p. 23).</p> <p>Pour l'octroi de ces mesures d'accompagnement, le traitement de différentes données à caractère personnel peut être nécessaire afin d'octroyer les mesures de soutien de manière le plus adaptée. Il s'agit notamment de données relatives à la possession de véhicules dans le ménage et de données qui permettent de tenir compte du profil socio-économique et de mobilité du demandeur, tel que la présence d'une personne handicapée dans le ménage et le revenu du ménage. Le traitement de ces données permet de faire évoluer, par exemple, le montant d'une prime. Certaines données personnelles permettent également de tenir compte de formules tarifaires spécifiques du transport public ou de faciliter les démarches administratives pour le demandeur pour recevoir l'accompagnement adapté.</p> <p>Conformément à l'article 22 de la Constitution, chacun a le droit au respect de sa vie privée et familiale, sauf dans les cas et conditions fixés par la loi.</p> <p>Il en découle qu'il incombe au législateur ordonnancier d'établir dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée. Une délégation au pouvoir exécutif est possible pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur. Vu les différentes</p>	<p>Sinds 1 januari 2018 is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) een lage-emissiezone. De meest vervuilende voertuigen mogen niet meer in deze zone rijden, om zo de uitstoot van fijn stof en stikstofoxides te verminderen en de luchtkwaliteit en dus de menselijke gezondheid en de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren. De lage-emissiezone zoals deze is uitgevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zorgt voor een graduele uitfasering van de meest vervuilende voertuigen. Zoals onder meer aangegeven in het Brusselse luik van het Nationaal Energie Klimaatplan en het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move), is het de doelstelling om naar een uitfasering van voertuigen op diesel te streven tegen 2030 en op benzine/LPG tegen 2035 om zo de transitie in te zetten naar een lokale uitstootvrije en koolstofarme mobiliteit.</p> <p>Om de inwoners, huishoudens en ondernemingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te begeleiden bij de transitie naar een uitstoot-arme mobiliteit, kunnen steunmaatregelen nodig zijn. Zo kan de regering volgens de huidige regeling in artikel 3.2.27 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing begeleidende maatregelen voor huishoudens en ondernemingen nemen. Deze maatregelen kunnen bestaan uit een in de tijd beperkt betalend recht op toegang tot de lage-emissiezone; financiële ondersteuning voor particulieren (om met name een modale shift te stimuleren); financiële ondersteuning voor ondernemingen en informatie- en begeleidingspunten voor burgers en ondernemingen (Ontwerp van Ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, <i>Parl. St. Br.Parl.</i> 2017-2018, nr. A-572/1, 23).</p> <p>Voor het toekennen van deze steunmaatregelen kan de verwerking van verschillende persoonsgegevens nodig zijn om zo de steun zo gericht mogelijk te kunnen toekennen. Dit gaat met name om gegevens die betrekking hebben op het voertuigbezit van het gezin en om de gegevens die toelaten om bij de toekenning van de steunmaatregel rekening te kunnen houden met het socio-economisch en mobiliteitsprofiel van de aanvrager of van zijn gezinsleden, zoals de aanwezigheid van een persoon met een handicap in het gezin en het gezinsinkomen. Dit kan toelaten om het bedrag van een premie te laten variëren. Bepaalde persoonsgegevens laten ook toe om rekening te kunnen houden met specifieke tariefformules voor het openbaar vervoer of vereenvoudigen de administratieve stappen voor de aanvrager om de gepaste steun te ontvangen.</p> <p>Overeenkomstig artikel 22 van de Grondwet, heeft iedereen recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald.</p> <p>Hieruit volgt dat het aan de ordonnantiegever is om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan aan het recht op eerbiediging van het privéleven. Een delegatie aan de uitvoerende macht is mogelijk voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waar van de essentiële elementen voorafgaandelijk door de ordonnantiegever zijn vastgesteld. Gelet op de verschillende evoluties inzake duurzame mobiliteit, is het wenselijk om de voorwaarden voor de</p>

<p>évolutions en matière de mobilité durable, il est souhaitable de régler les conditions pour le traitement de données à caractère personnel par ordonnance.</p> <p>Selon la jurisprudence de la section de législation du Conseil d'État, les éléments essentiels du traitement de données à caractère personnel sont les suivants : 1) la catégorie de données traitées 2) la catégorie de personnes concernées, 3) la finalité poursuivie par le traitement, 4) la catégorie de personnes ayant accès aux données traitées et 5) le délai maximal de conservation des données. Cela a également été remarqué par la section de Législation du Conseil d'État dans l'avis n° 69.519/1 du 6 juillet 2021 sur le Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « relatif aux conditions d'octroi de la prime Bruxell'Air en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation d'un véhicule », avec renvoi à l'avis n° 68.936/AG du 7 avril 2021. La prime Bruxell'Air est l'une des primes qui existent en guise de mesure d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions. En 2021, cette prime a été réformée, au moyen de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021 relatif aux conditions d'octroi de la prime Bruxell'Air en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation d'un véhicule.</p> <p>La réforme de la Prime Bruxell'Air vise les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tenir compte de l'extension forte et l'évolution très rapide de l'offre des services de mobilité (voitures partagées, vélos partagés, trottinettes partagées, etc.) dans la Région de Bruxelles-Capitale et du développement d'applications et de cartes de paiement électronique avec lesquelles ces services peuvent être utilisés ; - octroyer le soutien en fonction du profil socio-économique et de mobilité du demandeur de la prime ; - digitaliser les procédures de demandes en vue d'une simplification administrative. <p>En outre, la mesure de soutien s'inscrit dans la mise en œuvre du Plan Régional de Mobilité « Good Move » qui veut réduire la possession et l'utilisation de véhicules individuels.</p> <p>Le présent projet d'ordonnance fixe dès lors les éléments essentiels pour le traitement de données à caractère personnel pour les éventuelles mesures d'accompagnement que prévoirait le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions comme, entre autres, l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021 relatif aux conditions d'octroi de la prime Bruxell'Air en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation d'un véhicule.</p> <p>Le présent projet ne porte pas atteinte à l'Ordonnance du 17 juillet 2020 garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité, et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier.</p>	<p>verwerking van persoonsgegevens bij ordonnantie te regelen.</p> <p>Volgens de adviespraktijk van de afdeling Wetgeving van de Raad van State zijn de essentiële elementen van de verwerking van persoonsgegevens de volgende: 1) de categorie van de verwerken gegevens, 2) de categorie van de betrokken personen, 3) de met verwerking nagestreefde doelstelling, 4) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens en 5) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens. Dit werd ook opgemerkt door de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het advies nr. 69.519/1 van 6 juli 2021 over het Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'betreffende de toekenningsvoorwaarden voor de Brussel'Air premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat van een voertuig', met verwijzing naar advies nr. 68.936/AV van 7 april 2021. De Brussel'Air premie is één van de steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone. In 2021 werd deze premie hervormd, middels het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021 betreffende de toekenningsvoorwaarden voor de Brussel'Air premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat van een voertuig.</p> <p>Deze hervorming van de Brussel'Air premie beoogt de volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rekening houden met de sterke uitbreiding en de zeer snelle evolutie van het aanbod van mobiliteitsdiensten (deelauto's, deelfietsen, deelsteps enz.) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de ontwikkeling van apps en elektronische betaalkaarten waarmee deze mobiliteitsdiensten kunnen worden gebruikt; - de toegekende steun af te stemmen op het mobiliteits- en socio-economisch profiel van de aanvrager van de premie; - digitaliseren van de aanvraagprocedure voor een administratieve vereenvoudiging. <p>Deze steunmaatregel schrijft zich bovendien in in de uitvoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan "GoodMove" en meer bepaald de doelstelling inzake het terugdringen van het bezit en het gebruik van individuele voertuigen.</p> <p>Huidig ontwerp van ordonnantie legt dan ook de essentiële elementen vast voor de verwerking van persoonsgegevens naar aanleiding van mogelijke steunmaatregelen die de Regering zou voorzien in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone, zoals onder andere het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021 betreffende de toekenningsvoorwaarden voor de Brussel'Air premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat van een voertuig.</p> <p>Huidig ontwerp doet geen afbreuk aan de Ordonnantie van 17 juli 2020 houdende de verankering van het principe van de unieke gegevensinzameling in de werking van de diensten en instanties die behoren tot of taken uitvoeren voor de overheid en tot vereenvoudiging en gelijkschakelijking van elektronische en papieren formulieren.</p>
---	--



Avant-projet d'Ordonnance portant sur l'électromobilité et exposant les éléments essentiels du traitement de données à caractère personnel pour l'octroi de mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions	Voorontwerp van ordonnantie houdende elektromobiliteit en de verwerking van persoonsgegevens voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone
COMMENTAIRE DES ARTICLES	TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN
Article 1^{er}	Artikel 1
Cet article est requis par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises.	Dit artikel is vereist door artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse Instellingen.
Art. 2	Art. 2
Les nouvelles dispositions prévues dans le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) s'inscrivent dans les mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.	De nieuwe bepalingen in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) maken deel uit van de maatregelen tot omzetting van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
Art. 3	Art. 3
Cet article n'appelle aucun commentaire.	Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.
Art. 4	Art. 4
Cet article n'appelle aucun commentaire.	Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.
Art. 5	Art. 5
Cette disposition prévoit les définitions des termes utilisés dans le nouveau Chapitre 4 du Titre 3 du Livre 2 du COBRACE. Conformément à la structure actuelle du COBRACE, ces définitions sont uniquement applicables dans le cadre des dispositions de ce Chapitre 4.	Deze bepaling bevat de definities van de termen die worden gebruikt in het nieuwe Hoofdstuk 4 van Titel 3 van Boek 2 van het BWLKE. In overeenstemming met de huidige structuur van het BWLKE zijn deze definities alleen van toepassing in het kader van de bepalingen van dit Hoofdstuk 4.
La définition de « véhicule électrique » est la même que celle reprise dans l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette ou celle de la directive 2014/94 et dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions. Cette définition vise uniquement tant les véhicules 100 % électriques et non pas que, par exemple, les véhicules hybrides rechargeables.	De definitie van 'elektrisch voertuig' is dezelfde als die in de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet of in richtlijn 2014/94 en in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone. Deze definitie heeft alleen betrekking op 100% elektrische voertuigen en niet, bijvoorbeeld, op oplaadbare hybride voertuigen.
La définition de « point de recharge » est reprise de la directive 2014/94/UE et est la même en renvoyant à celle prévue à l'article 2, 44°, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale (ordonnance électricité). Il faut cependant relever que la possibilité qu'un point de recharge permette d'échanger la batterie d'un véhicule électrique ne sera pas prévue dans le cadre de la cartographie régionale inscrite par le présent projet dans le COBRACE. En effet, dans le cadre du déploiement d'une infrastructure de point de recharge en voirie, seule la recharge « au sens strict » d'une même batterie est visée et pas l'échange de batterie (qui nécessite un tout autre type d'infrastructure).	De definitie van 'oplaadpunt' werd overgenomen uit richtlijn 2014/94/EU. Er wordt verwezen naar de definitie in artikel 2, 44° van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (elektriciteitsordonnantie). Er moet echter op worden gewezen dat de mogelijkheid om op een oplaadpunt de batterij van een elektrisch voertuig te vervangen, niet opgenomen zal zijn in de gewestelijke cartografie die door dit project in het BWLKE zal worden ingelast. Bij de uitrol van een infrastructuur van oplaadpunten op de openbare weg wordt namelijk alleen de oplading in strikte zin van dezelfde batterij beoogd, en niet de batterijwissel (die een heel andere soort infrastructuur vergt).
Les définitions de « point de recharge électrique normal » et de « point de recharge électrique à haute puissance » sont reprises de la directive 2014/94/UE et étaient déjà présentes dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mars 2019 portant des mesures d'exécution sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants	De definities van 'oplaadpunt voor normaal vermogen' en 'oplaadpunt voor hoog vermogen' zijn overgenomen uit richtlijn 2014/94/EU en waren al opgenomen in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 maart 2019 houdende uitvoerende maatregelen betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, dat nog altijd van kracht is.

<p>alternatifs, toujours en vigueur.</p> <p>La définition de « point de recharge ouvert au public » reprend exactement la formulation de la directive 2014/94/UE. Les termes de cette définition sont différents dans l'ordonnance électricité mais cela regroupe la même réalité. En outre, la définition de « point de recharge ouvert au public en voirie » est insérée en vue de pouvoir mettre en place la cartographie de ces points de recharge sur le territoire bruxellois. La définition est également reprise dans l'ordonnance électricité.</p> <p>Les définitions de « point de recharge électrique normal » et de « point de recharge électrique à haute puissance » sont reprises de la directive 2014/94/UE et était déjà présent dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mars 2019 portant des mesures d'exécution sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.</p> <p>La définition de « point de recharge ouvert au public » reprend exactement la formulation de la directive 2014/94/UE. Les termes de cette définition sont différents dans l'ordonnance électricité mais cela regroupe la même réalité. En outre, la définition de « point de recharge ouvert au public en voirie » est insérée en vue de pouvoir mettre en place la cartographie de ces points de recharge sur le territoire bruxellois. La définition est également reprise dans l'ordonnance électricité.</p> <p>La définition de « propriétaire d'un point de recharge ouvert au public » est liée à l'infrastructure technique de recharge. Elle vise les <i>Charging Point Operator</i> qui doivent, eux, disposer d'un contrat de fourniture d'électricité pour leurs bornes ainsi que de contrats avec des exploitants. Lorsque la définition évoque l'exploitation du point de recharge, l'on entend l'obligation pour le propriétaire d'assurer notamment son accès aux exploitants de points de recharge ouverts au public définis par ailleurs. Si le service de recharge est offert au public notamment par le propriétaire du point de recharge, ce propriétaire est également « exploitant d'un point de recharge ouvert au public » comme défini dans le présent projet. Si le propriétaire exploite un point de recharge uniquement en contractualisant avec des exploitants de points de recharge ouverts au public (sans offrir lui-même ce service au public), il n'est pas considéré comme exploitant au sens de la définition précitées (mais uniquement comme propriétaire).</p> <p>La définition de « exploitant d'un point de recharge ouvert au public » est reprise de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mars 2019 portant des mesures d'exécution sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Elle vise les <i>Mobility Service Provider</i> qui fournissent une recharge par l'intermédiaire d'un contrat avec l'utilisateur final. Cet exploitant doit également disposer d'un lien contractuel avec un ou plusieurs propriétaires d'un point de recharge ouvert au public permettant d'offrir un service de recharges à l'utilisateur final.</p> <p>Le cas échéant donc, un propriétaire d'un point de recharge ouvert au public peut également être exploitant de ce point de recharge (ou d'autres points de recharge).</p> <p>Enfin, le « gestionnaire du réseau de distribution » est également défini dans la mesure où il a un rôle important dans le déploiement de l'infrastructure de points de recharge pour les véhicules électriques.</p>	<p>De définition van 'publiek toegankelijk oplaadpunt' neemt exact de formulering van richtlijn 2014/94/EU over. De bewoordingen van deze definitie in de elektriciteitsordonnantie zijn anders, maar verwijzen naar dezelfde realiteit. Bovendien wordt de definitie van 'publiek toegankelijk oplaadpunt op de openbare weg' ingelast om deze oplaadpunten op het Brusselse grondgebied in kaart te kunnen brengen. De definitie is ook opgenomen in de elektriciteitsordonnantie.</p> <p>De definities van 'oplaadpunt voor normaal vermogen' en 'oplaadpunt voor hoog vermogen' zijn overgenomen uit richtlijn 2014/94/EU en waren al opgenomen in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 maart 2019 houdende uitvoerende maatregelen betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.</p> <p>De definitie van 'publiek toegankelijk oplaadpunt' neemt exact de formulering van richtlijn 2014/94/EU over. De bewoordingen van deze definitie in de elektriciteitsordonnantie zijn anders, maar verwijzen naar dezelfde realiteit. Bovendien wordt de definitie van 'publiek toegankelijk oplaadpunt op de openbare weg' ingelast om deze oplaadpunten op het Brusselse grondgebied in kaart te kunnen brengen. De definitie is ook opgenomen in de elektriciteitsordonnantie.</p> <p>De definitie van 'eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt' is verbonden met de technische oplaadinfrastructuur. Ze verwijst naar de <i>Charging Point Operators</i>, die over een overeenkomst voor de levering van elektriciteit voor hun palen en overeenkomsten met de exploitanten moeten beschikken. Wanneer de definitie naar de uitbating van het oplaadpunt verwijst, doelt men op de verplichting voor de eigenaar om het oplaadpunt toegankelijk te maken voor de exploitanten van elders omschreven publiek toegankelijke oplaadpunten. Als de oplaaddienst wordt aangeboden door de eigenaar van het oplaadpunt, is die eigenaar ook 'exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt' zoals gedefinieerd in dit ontwerp. Als de eigenaar enkel een oplaadpunt exploiteert via contracten met exploitanten van publiek toegankelijke oplaadpunten (zonder zelf die dienst aan te bieden aan het publiek), wordt hij niet als een exploitant beschouwd in de zin van de voormelde definitie (maar enkel als eigenaar).</p> <p>De definitie van 'exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt' is gebaseerd op de definitie uit het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 maart 2019 houdende uitvoerende maatregelen betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Ze heeft betrekking op de <i>Mobility Service Providers</i>, die een oplading aanbieden via een overeenkomst met de eindgebruiker. Deze exploitant moet ook een contractuele relatie met een of meer eigenaars van een publiek toegankelijk oplaadpunt hebben om oplaaddiensten te kunnen aanbieden aan de eindgebruiker.</p> <p>In voorkomend geval kan de eigenaar van een publiek toegankelijk oplaadpunt ook exploitant zijn van dat oplaadpunt (of van andere oplaadpunten).</p> <p>Ten slotte wordt ook de 'distributienetbeheerder' gedefinieerd omdat hij een belangrijke rol speelt in de uitrol van de infrastructuur van oplaadpunten voor elektrische voertuigen.</p>
---	---

Art. 6	Art. 6
Cet article n'appelle aucun commentaire.	Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.
Art. 7	Art. 7
<p>Cette disposition fixe les éléments essentiels du déploiement d'une infrastructure de points de recharge ouverts au public en voirie en reprenant certaines exigences de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mars 2019 portant des mesures d'exécution sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette infrastructure est mise en place afin d'atténuer l'impact environnemental du transport.</p> <p>Le paragraphe 2 de cette disposition s'applique plus particulièrement aux points de recharge ouverts au public en voirie. Dans le cadre du déploiement d'une infrastructure de point de recharge en voirie, seule la recharge « au sens strict » d'une même batterie est visée et pas l'échange de batterie (qui nécessite un tout autre type d'infrastructure).</p> <p>Il faut relever qu'en ce qui concerne certains critères ou conditions auxquels doivent répondre les points de recharge ouverts au public, des dispositions existent dans l'ordonnance électricité (y compris des habilitations au Gouvernement).</p>	<p>Deze bepaling vermeldt de elementen die essentieel zijn voor die uitrol van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg en neemt bepaalde eisen over uit het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 maart 2019 houdende uitvoerende maatregelen betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Die infrastructuur wordt geïnstalleerd om de milieueffecten van het vervoer te beperken. Paragraaf 2 van deze bepaling is meer bepaald van toepassing op de publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg. Bij de uitrol van een infrastructuur van oplaadpunten op de openbare weg wordt namelijk alleen de oplading 'in strikte zin' van dezelfde batterij beoogd, en niet de batterijwissel (die een heel andere soort infrastructuur vergt).</p> <p>Voor bepaalde criteria of voorwaarden waaraan publiek toegankelijke oplaadpunten moeten voldoen, zijn er al bepalingen in de elektriciteitsordonnantie (inclusief de machtigingen aan de regering).</p>
Art. 8	Art. 8
<p>Cette disposition prévoit les exigences minimales en termes d'interopérabilité des points de recharge ouverts au public (en voirie ou non), sans préjudice de la possibilité pour le Gouvernement conformément à la disposition mentionnée ci-dessus de renforcer ces exigences. Ces exigences sont en partie reprises de l'article 3, § 4, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mars 2019 portant des mesures d'exécution sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et sont notamment issues des dispositions de la directive 2014/94/UE.</p> <p>L'objectif est en effet d'assurer que malgré l'identité des propriétaires ou exploitants d'un point de recharge ouvert au public, le public ait accès de façon très large, transparente et de manière aisée à tous les points de recharge ouverts au public à Bruxelles. Par ailleurs, ces critères sont également prévus en faveur des propriétaires et exploitants des points de recharge ouverts au public.</p> <p>En ce qui concerne le 4°, il faut relever que les points de recharge ouverts au public doivent être facilement accessible à toute personne, sans qu'il soit nécessaire de conclure préalablement un contrat global avec l'exploitant d'un point de recharge (même principe que pour une station-service où les pompes à carburant sont accessibles), mais sans préjudice, par exemple, de l'application de conditions générales.</p> <p>En ce qui concerne le paragraphe 2, sur la base de la cartographie régionale, les propriétaires des points de recharge ouverts au public concernés seront désignés (suivant les règles applicables aux marchés publics et les contrats de concessions et suivant les dispositions applicables de l'ordonnance électricité). Ces propriétaires désignés se voient octroyer un droit d'usage de la voirie régionale et communale qui l'autorise à installer les points de recharge concernés aux localisations prévues dans la cartographie régionale.</p> <p>En ce qui concerne le paragraphe 3, les propriétaires des points de recharge ouverts au public devront connecter l'ensemble de ces points de recharge à une plateforme dont les caractéristiques seront définies par le Gouvernement. La plateforme recevra les données d'utilisation des points de recharge afin de permettre d'une part aux pouvoirs publics régionaux de connaître les caractéristiques d'utilisation de ces points de recharge, ce qui constitue des informations essentielles pour permettre de réaliser les cartographies définies ci-après. D'autre part, les données d'utilisation</p>	<p>Deze bepaling bevat de minimeisen voor de interoperabiliteit van publiek toegankelijke oplaadpunten (al dan niet op de openbare weg), maar de regering kan ze overeenkomstig de hierboven vermelde bepaling aanscherpen. Deze eisen zijn gedeeltelijk overgenomen uit artikel 3, §4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 maart 2019 houdende uitvoerende maatregelen betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, en zijn heel in het bijzonder afgeleid van de bepalingen van richtlijn 2014/94/EU.</p> <p>Het doel is ervoor te zorgen dat, ongeacht de identiteit van de eigenaars of exploitanten van een publiek toegankelijk oplaadpunt, het publiek een zeer brede, transparante en gemakkelijke toegang heeft tot alle publiek toegankelijke oplaadpunten in Brussel. Bovendien zijn die criteria ook voorzien ten gunsten van de eigenaars en exploitanten van publiek toegankelijke oplaadpunten.</p> <p>Wat 4° betreft, dient te worden opgemerkt dat de publiek toegankelijke oplaadpunten gemakkelijk toegankelijk moeten zijn voor iedereen, zonder dat vooraf een overkoepelende overeenkomst moet worden gesloten met de exploitant van een oplaadpunt (hetzelfde principe als voor een tankstation waar de brandstofpompen toegankelijk zijn). Wel moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de toepassing van algemene voorwaarden.</p> <p>Wat paragraaf 2 betreft, zullen de eigenaars van publiek toegankelijke oplaadpunten worden aangewezen op basis van de gewestelijke cartografie (en volgens de regels voor overheidsopdrachten en de concessieovereenkomsten, en de geldende bepalingen van de elektriciteitsordonnantie). Die aangewezen eigenaars ontvangen een gebruiksrecht op het gewestelijke en gemeentelijke wegennet dat hen toestaat de b5etrokken oplaadpunten te installeren op de plaatsen die hiervoor zijn vastgesteld in de gewestelijke cartografie.</p> <p>Wat paragraaf 3 betreft, moeten de eigenaars van publiek toegankelijke oplaadpunten al deze oplaadpunten aansluiten op een platform waarvan de regering de kenmerken zal bepalen. Het platform zal de gebruiksgegevens van de oplaadpunten ontvangen om enerzijds de gewestelijke overheden inzicht te verschaffen in de gebruikskennmerken van de oplaadpunten. Deze informatie is essentieel om de hieronder omschreven cartografieën te kunnen opstellen. Anderzijds zullen de</p>

<p>permettront au gestionnaire du réseau de distribution d'électricité de connaître en temps réel la puissance délivrée aux points de recharge, ce qui constitue des informations essentielles pour lui permettre d'assurer l'équilibre du réseau de distribution d'électricité.</p>	<p>gebruiksgegevens de distributienetbeheerder in real time inzicht verschaffen in het vermogen dat aan de oplaadpunten wordt geleverd. Dat is essentieel om het evenwicht op het elektriciteitsdistributienet te verzekeren.</p>
Art. 9	Art. 9
Cet article n'appelle aucun commentaire.	Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.
Art. 10	Art. 10
<p>Cette disposition dispose que Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité adoptent une cartographie régionale de l'infrastructure de points de recharge ouverts au public en voirie à Bruxelles. Cette disposition fixe également les éléments essentiels de cette cartographie. A la fin du processus, la cartographie régionale doit également être approuvée adoptée par le Gouvernement .</p> <p>Toutefois, le COBRACE prévoit les paramètres minimaux qui sous-tendent la mise en place de la cartographie régionale, notamment selon les principes que « la borne suit la borne » et « la borne suit la voiture ».</p> <p>En ce qui concerne particulièrement le « taux de motorisation », il exprime le nombre moyen de véhicules possédés par les ménages bruxellois. Ce taux est le même que celui qui est visé dans la circulaire ministérielle du 24 juin 2003 précisant et complétant l'arrêté du Gouvernement du 12 juin 2003 sur le contenu et la présentation du Plan communal de développement (PCD) et dans l'arrêté du Gouvernement du 20 septembre 2001 arrêtant le projet de plan régional de développement.</p> <p>Le paragraphe 2 précise qu'il est toujours possible d'installer des points de recharge ouverts au public en voirie à des endroits autres que ceux indiqués dans la cartographie régionale.</p>	<p>Deze bepaling bepaalt dat Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit een gewestelijke cartografie van de infrastructuur van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg in Brussel opstellen. Deze bepaling stelt voorts de essentiële elementen van die cartografie vast. Aan het einde van het proces moet de gewestelijke cartografie ook worden goedgekeurd door de regering.</p> <p>Het BWLKE bevat evenwel de minimale parameters die als basis dienen voor de opstelling van de gewestelijke cartografie, met name volgens de principes 'paal volgt paal' en 'paal volgt wagen'. Zo drukt in het bijzonder de 'autodichtheid' het gemiddelde aantal voertuigen van de Brusselse huishoudens uit. Dat is het cijfer dat wordt bedoeld in de ministeriële omzendbrief van 24 juni 2003 ter precisering en aanvulling van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 juni 2003 over de inhoud en de voorstelling van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) en in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 september 2001 tot goedkeuring van het ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan.</p> <p>In paragraaf 2 wordt er verduidelijkt dat het nog altijd mogelijk blijft om publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg te plaatsen op andere plaatsen naast diegene die zijn aangeduid in de gewestelijke cartografie.</p>
Art. 11	Art. 11
<p>Cet article contient les éléments essentiels à respecter lors du traitement de données à caractère personnel.</p> <p>Cela comprend notamment :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La finalité poursuivie par le traitement, à savoir l'octroi, la recherche des ayants droit, la gestion et le contrôle des mesures d'accompagnement que le gouvernement peut accorder dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions et la sanction en cas d'abus. Le traitement des données permet de différencier la prime en fonction du profil socioéconomique, de santé ou de mobilité du demandeur et des membres de son ménage. Ces mesures peuvent comprendre un droit d'accès payant et limité dans le temps à la zone de basses émissions ; un soutien financier aux particuliers (afin d'encourager notamment une transition modale de mobilité) ; un soutien financier aux entreprises et des points d'information et d'accompagnement pour les citoyens et les entreprises. <p>Le traitement n'est également possible qu'au regard de l'objectif de la zone de basses émissions, à savoir l'amélioration de la qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale (article 3.2.16, § 1, COBRACE).</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) La catégorie des données à traiter, à savoir les données d'identité du demandeur et des membres de son ménage, dont le nom, nom de famille, lieu de naissance, date de naissance, résidence principale, le numéro de registre national, la composition de ménage et la photo de carte d'identité, information 	<p>Dit artikel bevat de essentiële elementen die te respecteren zijn bij de verwerking van persoonsgegevens.</p> <p>Het bevat onder meer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De met de verwerking nagestreefde doelstelling, namelijk het toekennen, het onderzoek van de gerechtigden, het beheer van en de controle op de steunmaatregelen die de regering kan toekennen in uitvoering van de lage-emissiezone en de sanctionering in het geval van misbruik. De gegevensverwerking laat toe om de premie te differentiëren naargelang het socio-economisch, gezondheids- of mobiliteitsprofiel van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden. Deze maatregelen kunnen bestaan uit een in de tijd beperkt betalend recht op toegang tot de lage-emissiezone; financiële ondersteuning voor particulieren (om met name een modale shift te stimuleren); financiële ondersteuning voor ondernemingen en informatie- en begeleidingspunten voor burgers en ondernemingen <p>De verwerking is ook enkel mogelijk met het oog op het doel van de lage-emissiezone, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (artikel 3.2.16, §1 BWLKE).</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) De categorie van de te verwerken gegevens, namelijk de identiteitsgegevens van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden, waaronder de naam, familienaam, geboorteplaats en -datum, hoofdverblijfplaats, het rijksregisternummer, de samenstelling van het gezin en de foto van de identiteitskaart, informatie over het motorvoertuig waarvan de nummerplaat geschrapt

<p>sur le véhicule à moteur dont la plaque d'immatriculation a été radiée, notamment sa catégorie, le type de carburant, la norme Euro, la date de la première et de la dernière immatriculation et la plaque d'immatriculation, information sur une éventuelle destruction ou un éventuel recyclage du véhicule, information sur le revenu du demandeur et des membres de son ménage, si une personne ayant droit à une carte de stationnement pour personnes handicapées fait partie du ménage, le numéro de compte, information quant à savoir si le demandeur et les membres de son ménage ont droit à certaines interventions sociales relevant de la sécurité sociale ou de l'assistance sociale, information sur le permis de conduire du demandeur et information sur la carte MOBIB du demandeur et les membres de son ménage.</p> <p>Le formulaire électronique tel qu'utilisé pour l'octroi de la prime Bruxell'Air repris dans l'arrêté du 15 juillet 2021 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux conditions d'octroi de la prime Bruxell'Air en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation d'un véhicule, et à utiliser en application de l'article 7, § 1, de l'ordonnance du 17 juillet 2020 garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité, et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier, ne permet pas actuellement de travailler avec une tranche de revenu pour le revenu du ménage, mais uniquement avec le revenu exact du demandeur et des membres de son ménage. En principe, toutefois, ces informations ne sont pas communiquées aux personnes qui ont accès aux données traitées, car elles savent seulement si le revenu du ménage se situe dans une certaine tranche qui donne droit ou non à une prime plus élevée.</p> <p>Les données d'identité permettent d'identifier le demandeur et les membres de son ménage.</p> <p>L'information sur le revenu, un handicap éventuel ou des interventions sociales permet de différencier les mesures d'accompagnement en fonction de la mobilité réduite ou de la situation socioéconomique du demandeur et des membres de son ménage.</p> <p>L'information sur le véhicule à moteur, le permis de conduire et les services de mobilité déjà utilisés permet d'octroyer la mesure d'accompagnement en fonction des souhaits du demandeur ;</p> <p>3) La catégorie de personnes concernées, à savoir les demandeurs et les membres de leur ménage ;</p> <p>4) La catégorie de personnes ayant accès aux données traitées, il s'agit en premier lieu des membres du personnel de Bruxelles Environnement, en ce qui concerne le traitement des primes, et le Centre d'Informatique pour la Région Bruxelloise, et ;</p> <p>5) La détermination du responsable du traitement :</p>	<p>werd, waaronder de categorie, type brandstof, euronorm, datum van eerste en laatste inschrijving en nummerplaat, informatie over een eventuele vernietiging of recyclage van het voertuig, informatie over het inkomen van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden, of een persoon die recht heeft op een parkeerkaart voor personen met een handicap deel uitmaakt van zijn gezin, het rekeningnummer, informatie of de aanvrager en zijn of haar gezinsleden recht hebben op bepaalde sociale tegemoetkomingen onder de sociale zekerheid of sociale bijstand, informatie over het rijbewijs van de aanvrager en informatie over de MOBIB-kaart van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden. Het elektronisch formulier zoals gebruikt voor de toekenning van de Brussel'air premie opgenomen in het Besluit van 15 juli 2021 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de toekenningsvoorwaarden voor de Brussel'air premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat van een voertuig en waarvan gebruik gemaakt moet worden krachtens artikel 7, §1 van de ordonnantie van 17 juli 2020 houdende verankering van het principe van de unieke gegevensinzameling in de werking van de diensten en instanties die behoren tot of taken uitvoeren voor de overheid en tot vereenvoudiging en gelijkgeschakeling van elektronische en papieren formulieren laat vandaag niet toe om voor het gezinsinkomen te werken met een inkomensschijf, maar enkel met het exacte inkomen van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden. Bij principe wordt deze informatie echter niet meegedeeld aan de personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens, aangezien zij enkel weten of het gezinsinkomen binnen een bepaalde schijf valt die recht geeft op een hogere premie of niet.</p> <p>De identiteitsgegevens laten toe om de aanvrager en zijn of haar gezinsleden te identificeren.</p> <p>De informatie over het inkomen, een eventuele handicap of sociale tegemoetkomingen laat toe om de steunmaatregelen te differentiëren naargelang de beperkte mobiliteit of socio-economische situatie van de aanvrager en zijn of haar gezinsleden.</p> <p>De informatie over het motorvoertuig, rijbewijs en de reeds gebruikte mobiliteitsdiensten laat toe om de steunmaatregel toe te kennen naargelang de wensen van de aanvrager;</p> <p>3) De categorie van de betrokken personen, namelijk de aanvragers en hun gezinsleden;</p> <p>4) De categorie van de personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens, dit gaat in eerste instantie om de personeelsleden van Leefmilieu Brussel, voor wat betreft de behandeling van de premies en het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest, en;</p> <p>5) De bepaling van de verwerkingsverantwoordelijke: voor de verwerking van persoonsgegevens die aangeboden worden door de gewestelijke dienstenintegrator in de zin van artikel 6, §1 van de Ordonnantie van 17 juli 2020</p>
---	--

<p>pour le traitement des données à caractère personnel fournies par l'intégrateur de services régional au sens de l'article 6, § 1, de l'ordonnance du 17 juillet 2020 garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité, et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier, Bruxelles Environnement agit en tant que responsable du traitement. Pour le traitement des données à caractère personnel qui ne sont pas fournies par l'intégrateur de services régional, Bruxelles Environnement et le Centre d'Informatique pour la Région Bruxelloise agissent en tant que responsables du traitement conjoints. C'est le cas pour la prime Bruxell'Air actuelle. En effet, pour les données disponibles dans les sources fournies par l'intégrateur de services régional, Bruxelles Environnement détermine la finalité et les moyens du traitement des données. Pour les données qui ne sont pas fournies par l'intégrateur de services régional, et qui sont donc fournies par le demandeur, Bruxelles Environnement et le CIRB déterminent conjointement la finalité et les moyens du traitement.</p> <p>6) Le délai maximal pour le traitement des données : il est de six mois pour l'octroi de la prime et la recherche des ayants droit (y compris les données des personnes qui se sont vu refuser la prime), et de cinq ans au maximum pour la gestion, le contrôle et l'éventuelle sanction des primes octroyées. Le délai de conservation de cinq ans est nécessaire au contrôle de l'octroi des fonds de l'UE, qui peuvent être utilisés pour financer ces mesures d'accompagnement, comme le prévoit l'article 22, § 2, f, du Règlement 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience dont peut bénéficier la prime Bruxell'Air, et l'article 132 du Règlement 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union. En cas de règlement des litiges, les données peuvent être conservées aussi longtemps que nécessaire jusqu'à la fin du litige.</p> <p>En outre, le Gouvernement est autorisé à préciser les modalités d'utilisation des données à caractère personnel. Il est également déjà prévu que ces données à caractère personnel pourront être communiquées aux prestataires de services qui mettront en œuvre les mesures d'accompagnement, telles que déterminées par le Gouvernement.</p>	<p>houdende verankering van het principe van de unieke gegevensinzameling in de werking van de diensten en instanties die behoren tot of taken uitvoeren voor de overheid en tot vereenvoudiging en gelijkenschakeling van elektronische en papieren formulieren, treedt Leefmilieu Brussel op als verwerkingsverantwoordelijke. Voor de verwerking van persoonsgegevens die niet aangeboden worden door de gewestelijke dienstenintegrator treden Leefmilieu Brussel en het Centrum voor Informatie voor het Brussels Gewest op als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke. Dit is het geval voor de huidige Brussel'air premie. Voor de gegevens die beschikbaar zijn in de bronnen aangeboden door de gewestelijke dienstenintegrator, bepaalt Leefmilieu Brussel immers de finaliteit en de middelen van de gegevensverwerking. Voor de gegevens die niet aangeboden worden door de gewestelijke dienstenintegrator, en die bijgevolg aangeboden worden door de aanvrager, bepalen Leefmilieu Brussel en het CIBG gezamenlijk de finaliteit en de middelen voor de verwerking.</p> <p>6) De maximumtermijn voor de verwerking van de gegevens: dit is 6 maanden voor het toekennen van de premie en onderzoek van de gerechtigden (incl. de gegevens van personen aan wie de premie geweigerd werd), en maximaal 5 jaar voor het beheer, controle en eventuele sanctionering van de toegekende premies. De bewaartermijn van vijf jaar is noodzakelijk voor de controle op de toekenning van EU-fondsen, die gebruikt kunnen worden voor de financiering van deze steunmaatregelen, zoals opgenomen in artikel 22, §2, f van Verordening 2021/241 van het Europees parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit, waarvan de Brussel'air premie kan genieten, en artikel 132 van Verordening 2018/1046 Europees Parlement en de Raad van 18 juli 2018 tot vaststelling van de financiële regels van toepassing op de algemene begroting van de Unie . In het geval van geschillenbeslechting kunnen de gegevens zolang bewaard worden als noodzakelijk tot het einde van het geschil</p> <p>Verder wordt de Regering gemachtigd om de modaliteiten met betrekking tot het gebruik van persoonsgegevens te preciseren. Er wordt ook al opgenomen dat deze persoonsgegevens meegedeeld kunnen worden aan die dienstverleners die de steunmaatregelen zullen uitvoeren, zoals te bepalen door de Regering.</p>
<p>Art. 12</p> <p>Une dérogation à l'interdiction de création de nouveaux réseaux privés est insérée pour favoriser le raccordement de points de recharge sur le terrain privé, conformément à la stratégie régionale établie dans la « Vision de déploiement de</p>	<p>Art. 12</p> <p>Een afwijking op het verbod voor het oprichten van privénetten wordt ingevoegd om de aansluiting van oplaadpunten op het privéterrein te bevorderen in overeenstemming met de gewestelijke strategie die is opgenomen in de 'Visie op de uitrol</p>

<p>l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques » adoptée en juillet 2020. En effet, dans un contexte urbain, il est souhaitable d'encourager le stationnement hors-voirie, y compris lorsque le temps du stationnement est mis à profit pour recharger la batterie d'un véhicule électrique. L'installation d'un point de recharge dans un parking requiert évidemment que ce point de recharge soit alimenté en électricité, que la consommation puisse être mesurée et donc que ce point soit raccordé à un réseau électrique. Dans certaines situations (par exemple, lorsque l'emplacement de parking est situé en sous-sol ou éloigné de la voirie), raccorder le point de recharge au réseau de distribution peut réclamer d'importants investissements en pose de câble – pris en charge par l'ensembles des utilisateurs du réseau via les tarifs – qui peuvent manquer de pertinence lorsque le raccordement à un réseau privé permettrait d'éviter la pose d'un nouveau câble. Il est donc permis – dans le cas où c'est techniquement possible et économiquement raisonnable – de préférer le raccordement à un réseau privé plutôt qu'au réseau de distribution. Afin de s'assurer que ledit réseau privé respecte les exigences techniques applicables, il doit faire l'objet d'un agrément préalable par le gestionnaire du réseau de distribution, selon les conditions fixées dans le règlement technique.</p> <p>La dérogation relative au réseau de traction ferroviaire régional et aux réseaux de gares, dérogation en vigueur, est quant à elle légèrement reformulée dans un souci de cohérence avec l'article 2 ayant trait aux définitions.</p>	<p>van een oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen', goedgekeurd in juli 2020. In een stedelijke context is het immers wenselijk het parkeren buiten de openbare weg aan te moedigen, ook wanneer de parkeertijd wordt gebruikt om de batterij van een elektrische wagen op te laden. Om een oplaadpunt in een parkeergarage te kunnen installeren, is het uiteraard noodzakelijk dat dit oplaadpunt van stroom wordt voorzien, dat het verbruik kan worden gemeten en dat dit punt bijgevolg op een elektriciteitsnet is aangesloten. In bepaalde omstandigheden (bijvoorbeeld als de parkeergarage zich op de kelderverdieping bevindt of ver van de openbare weg verwijderd is), kunnen aanzienlijke investeringen in het leggen van een kabel vereist zijn om het oplaadpunt aan te sluiten op het distributienet. De kosten hiervoor moeten dan via de tarieven worden doorberekend aan alle gebruikers van het net. Dit kan echter onnodig zijn wanneer een aansluiting op een privénet zou kunnen voorkomen dat een nieuwe kabel moet worden gelegd. Als dat technisch mogelijk en economisch verantwoord is, kan dus de aansluiting op een privénet in plaats van het distributienet worden overwogen. Om te waarborgen dat dit privénet aan de geldende technische eisen voldoet, moet het vooraf door de distributienetbeheerder worden goedgekeurd volgens de voorwaarden van het technisch reglement.</p> <p>De huidige afwijking met betrekking tot het gewestelijk tractienet van het spoor en de stationsnetten wordt licht anders geformuleerd om de samenhang met de definities in artikel 2 te verbeteren.</p>
<p>Art. 13</p> <p>L'intégration de la recharge des véhicules électriques au réseau bruxellois constitue un défi important pour les gestionnaires de réseau (gestionnaire du réseau de distribution et gestionnaire du réseau de transport régional). Dans ce cadre et pour éviter que la recharge des véhicules électriques à partir de point de recharge ne pose des difficultés pour l'exploitation du réseau et pour la sécurité d'alimentation des utilisateurs du réseau, il est nécessaire de permettre aux gestionnaires de réseau d'identifier la présence de points de recharge ouverts au public en voirie comme sur des propriétés privées.</p> <p>L'article 16 de l'ordonnance électricité relatif à la recharge de véhicules électriques est ainsi complété afin de prévoir la mise en place d'une obligation d'information des utilisateurs du réseau auprès du gestionnaire du réseau de distribution ou du gestionnaire du réseau de transport régional sur la présence ou l'installation de point de rechargement selon les modalités définies dans le règlement technique.</p>	<p>Art. 13</p> <p>De integratie van het opladen van elektrische voertuig in het Brussels net vormt een belangrijke uitdaging voor de netbeheerders (distributienetbeheerder en gewestelijke transmissienetbeheerder). In dit kader en om te vermijden dat het opladen van elektrische voertuigen aan oplaadpunten de exploitatie van het elektriciteitsnet zou bemoeilijken en voor de bevoorradingszekerheid van de netgebruikers, moeten de netbeheerders in staat worden gesteld om zowel de aanwezigheid van voor het publiek toegankelijke oplaadpunten op de weg en als van oplaadpunten op privéterrein te identificeren.</p> <p>Artikel 16 van de elektriciteitsordonnantie met betrekking tot het opladen van elektrische voertuigen wordt derhalve aangevuld om te voorzien in de invoering van een verplichting voor de gebruikers om de distributienetbeheerder of de gewestelijke transmissienetbeheerder in kennis te stellen van de aanwezigheid of de installatie van oplaadpunten, overeenkomstig de in de technische reglementen vastgestelde procedures.</p>
<p>Art. 14</p> <p>L'article 24bis, § 1er, 12° de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale est adapté pour préciser que le gestionnaire du réseau de distribution a aussi pour tâche de soutenir les autorités locales et régionales dans la recherche d'opportunités et l'apport d'un support administratif et technique, ainsi qu'une centrale d'achat pour le remplacement de leur flotte par des véhicules électriques. Il est davantage pertinent de parler de véhicules électriques, terme déjà défini à l'article 2, 44° et 45° de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale. L'infrastructure de recharge de véhicules électriques et les véhicules électriques proprement dits ne peuvent en effet pas être envisagés séparément. L'extension de la tâche du gestionnaire du réseau de distribution correspond donc à la mise à disposition d'une expertise ad hoc au profit des autorités locales et régionales en soutien aux objectifs visés par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (comme</p>	<p>Art. 14</p> <p>Artikel 24bis, §1, 12° van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt aangepast om te verduidelijken dat de distributienetbeheerder ook als taak heeft om de gewestelijke en lokale overheden te ondersteunen bij het zoeken naar opportuniteiten en het bieden van ondersteuning via een administratieve en technische helpdesk en een aankoopcentrale voor het vervangen van hun vloot door elektrische voertuigen. Het is pertinent om te verwijzen naar elektrische voertuigen, een term die al gebruikt wordt in artikel 2, 44° en 45° van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen en de elektrische voertuigen zelf en kunnen immers niet los van elkaar gezien worden. De uitbreiding van de taak van de distributienetbeheerder, past dan ook bij het ter beschikking stellen van een ad hoc-expertise aan de gewestelijke en lokale overheden ter ondersteuning van de doelstellingen in richtlijn 2014/94/ EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol</p>

<p>l'électricité, voir article 2.1 de la directive 2014/94/UE), aux objectifs régionaux concernant les performances environnementales de leur parc automobile, et aux initiatives qu'elles pourraient prendre pour la population et les acteurs économiques. Ces exigences en termes de performances environnementales des véhicules achetés ou pris en leasing par les pouvoirs publics régionaux et locaux sont dès lors exposées à l'article 2.4.5 du Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'énergie, lequel énonce que les véhicules équipés d'un moteur au diesel seront interdits dans une première phase et qu'il en sera de même pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion dans une phase ultérieure. Ces exigences sont développées plus en détail dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport, ainsi que dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.</p> <p>L'article offre aussi un fondement juridique pour permettre au Gouvernement de définir les conditions auxquelles doivent répondre ce soutien et son financement, afin que le régulateur, Brugel, puisse exercer un contrôle.</p>	<p>van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (zoals elektriciteit, zie artikel 2.1 Richtlijn 2014/94/EU), de gewestelijke doelstellingen inzake wat betreft de milieuprestaties van hun voertuigenpark en de initiatieven die zij zouden kunnen nemen voor de bevolking en de economische actoren. Deze milieuprestatie-eisen van de voertuigen die door de gewestelijke en lokale overheden worden gekocht of geleased worden dan ook uiteengezet in artikel 2.4.5 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, dat bepaalt dat een einde gesteld wordt aan voertuigen die met een dieselmotor zijn uitgerust in een eerste fase en voertuigen met een verbrandingsmotor in een volgende fase, en verder uitgewerkt in het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.</p> <p>Het artikel biedt ook een rechtsgrond voor het bepalen door de Regering van de voorwaarden waaraan deze steun moet voldoen en de financiering hiervan, opdat controle door de regulator, Brugel, mogelijk is.</p>
<p>Art. 15</p> <p>Un nouvel article 25ter/1 est inséré dans l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale afin de déclarer certaines obligations de service public à caractère social pour les fournisseurs (reprises au chapitre IVbis de l'ordonnance du 19 juillet 2001) inapplicables aux contrats de fourniture d'électricité destinés exclusivement à l'approvisionnement électrique d'un point de recharge. L'article 24, § 1, 3° de l'ordonnance du 19 juillet 2001 prévoit en effet la possibilité pour le client final de conclure un contrat distinct pour l'approvisionnement électrique d'un point de recharge que pour la fourniture d'électricité à l'habitation ou aux locaux où ce point de recharge est situé. Toutefois, dans le cas d'un contrat de fourniture d'électricité destinée à la fois à l'usage domestique et à l'approvisionnement d'un point de recharge, toutes les obligations de service public continuent de s'appliquer.</p> <p>Il s'agit plus précisément des articles suivants de l'ordonnance du 19 juillet 2001, qui ne sont pas applicables aux contrats de fourniture d'électricité destinés exclusivement à l'approvisionnement électrique d'un point de recharge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'article 25quater, alinéa 4, qui prévoit l'obligation d'offrir un contrat pour une période de trois ans, - L'article 25sexies de l'ordonnance électricité, qui prévoit la procédure à appliquer pour la protection du ménage en cas de non-paiement de la facture d'électricité ; - L'article 25septies, qui prévoit les modalités d'obtention du statut de client protégé, ainsi que l'article 25tredecies, qui prévoit que la protection sociale prévue par la législation fédérale pour les clients protégés est étendue aux clients approvisionnés par le fournisseur de dernier ressort ; - L'article 25octies concernant la procédure à suivre devant le juge de paix pour demander la résolution du contrat ; - L'article 25decies concernant la poursuite du contrat en cas de déménagement. 	<p>Art. 15</p> <p>Er wordt een nieuw artikel 25ter/1 ingevoegd in de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om bepaalde openbaredienstverplichtingen met sociaal karakter voor de leveranciers (opgenomen in hoofdstuk IVbis van de ordonnantie 19 juli 2001) niet van toepassing te verklaren op contracten voor elektriciteitslevering die uitsluitend bestemd zijn voor de elektrische bevoorrading van een oplaadpunt. Artikel 24, §1, 3° van de ordonnantie van 19 juli 2001 voorziet immers de mogelijkheid voor de eindafnemer om een afzonderlijk contract te sluiten voor de levering van elektriciteit aan een oplaadpunt dan voor de levering van elektriciteit aan de woning of de lokalen waar dit oplaadpunt gelegen is. Indien het gaat om een contract voor de levering van elektriciteit dat zowel bedoeld is voor huishoudelijk gebruik als het laden van een oplaadpunt, blijven alle openbaredienstverplichtingen echter van toepassing.</p> <p>Meer bepaald gaat het om volgende artikels van de ordonnantie van 19 juli 2001 die niet van toepassing zijn op contracten voor elektriciteitslevering die uitsluitend bestemd zijn voor de elektrische bevoorrading van een oplaadpunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Artikel 25quater, vierde lid, dat voorziet in de verplichting om een contract voor een periode van drie jaar aan te bieden, - Artikel 25sexies van de elektriciteitsordonnantie, dat voorziet in de toe te passen procedure voor de bescherming van het gezin in geval van niet-betaling van de elektriciteitsfactuur; - Artikel 25septies, dat voorziet in de nadere regels om het statuut van beschermde klant te verkrijgen, alsook artikel 25tredecies, dat bepaalt dat de sociale bescherming waarin de federale wetgeving voor beschermde klanten voorziet, wordt uitgebreid tot de klanten die van stroom worden voorzien door de noodleverancier; - Artikel 25octies met betrekking tot de te volgen procedure voor de vrederechter om de ontbinding van het contract te vragen; - Artikel 25decies, met betrekking tot de voortzetting van het contract in geval van verhuizing.
<p>Art. 16</p> <p>L'article 18bis, §1er, 8° de l'ordonnance du 1er avril 2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz électricité et portant modification de</p>	<p>Art. 16</p> <p>Artikel 18bis, §1, 8° van de ordonnantie van 1 april 2004 betreffende de organisatie van de gasmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende wegenisretributies inzake gas en elektriciteit en houdende wijziging van de ordonnantie van 19</p>

<p>l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale est adapté pour préciser que le gestionnaire du réseau de distribution a aussi pour tâche de soutenir les pouvoirs publics régionaux et locaux dans la recherche d'opportunités et l'apport d'un support administratif et technique, ainsi qu'une centrale d'achat pour le remplacement de leur flotte par des véhicules fonctionnant au gaz naturel. L'infrastructure de distribution de gaz pour véhicules et les véhicules fonctionnant au gaz naturel ne peuvent en effet pas être envisagés séparément. L'extension de la tâche du gestionnaire du réseau de distribution correspond donc à la mise à disposition d'une expertise ad hoc au profit des autorités locales et régionales en soutien aux objectifs visés par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (comme le gaz naturel, voir article 2.1 de la directive 2014/94/UE), aux objectifs régionaux concernant les performances environnementales de leur parc automobile, et aux initiatives qu'elles pourraient prendre pour la population et les acteurs économiques. Ces exigences en termes de performances environnementales des véhicules achetés ou pris en leasing par les autorités locales et régionales sont dès lors exposées à l'article 2.4.5 du Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'énergie, lequel énonce que les véhicules équipés d'un moteur au diesel seront interdits dans une première phase et qu'il en sera de même pour les autres véhicules équipés d'un moteur à combustion dans une phase ultérieure. Ces exigences sont développées plus en détail dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport, ainsi que dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.</p> <p>L'article offre aussi un fondement juridique pour permettre au Gouvernement de définir les conditions auxquelles doivent répondre ce soutien et son financement, afin que le régulateur, Brugel, puisse exercer un contrôle.</p>	<p>juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt aangepast om te verduidelijken dat de distributienetbeheerder ook als taak heeft om de gewestelijke en lokale overheden te ondersteunen bij het zoeken naar opportuniteiten en het bieden van ondersteuning via een administratieve en technische helpdesk en een aankoopcentrale voor het vervangen van hun vloot door voertuigen op aardgas. Infrastructuur voor de verdeling van gas voor voertuigen en de voertuigen die werken op aardgas kunnen immers niet los van elkaar gezien worden. De uitbreiding van de taak van de distributienetbeheerder, past dan ook bij het ter beschikking stellen van een <i>ad hoc</i>-expertise aan de gewestelijke en lokale overheden ter ondersteuning van de doelstellingen in richtlijn 2014/94/ EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (zoals aardgas, zie artikel 2.1 Richtlijn 2014/94/EU), de gewestelijke doelstellingen inzake wat betreft de milieuprestaties van hun voertuigenpark en de initiatieven die zij zouden kunnen nemen voor de bevolking en de economische actoren. Deze milieuprestatie-eisen van de voertuigen die door de gewestelijke en lokale overheden worden gekocht of geleased worden dan ook uiteengezet in artikel 2.4.5 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, dat bepaalt dat een einde gesteld wordt aan voertuigen die met een dieselmotor zijn uitgerust in een eerste fase en voertuigen met andere verbrandingsmotoren in een volgende fase, en verder uitgewerkt in het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.</p> <p>Het artikel biedt ook een rechtsgrond voor het bepalen door de Regering van de voorwaarden waaraan deze steun moet voldoen en de financiering hiervan, opdat controle door de regulator, Brugel, mogelijk is.</p>
---	---