



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 74.922/16
van 15 december 2023

avis 74.922/16
du 15 décembre 2023

over

sur

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'tot wijziging van 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'

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
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'

Op 20 november 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘tot wijziging van 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’.

Het ontwerp is door de zestiende kamer onderzocht op 12 december 2023. De kamer was samengesteld uit Pierre LEFRANC, staatsraad, voorzitter, Toon MOONEN en Tim CORTHAUT, staatsraden, Jan VELAERS en Johan PUT, assessoren, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Lennart NIJS, adjunct-auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 december 2023.

*

Le 20 novembre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ‘modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 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’.

Le projet a été examiné par la seizième chambre le 12 décembre 2023. La chambre était composée de Pierre LEFRANC, conseiller, président, Toon MOONEN et Tim CORTHAUT, conseillers d'État, Jan VELAERS et Johan PUT, assesseurs, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Lennart NIJS, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Tim CORTHAUT, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 décembre 2023.

*

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

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering strekt ertoe om aanpassingen aan te brengen aan de regeling inzake de Brussel'Air premie. Daartoe wordt 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' gewijzigd.

Het ontwerp voorziet in een verruiming van de fietspremie (artikel 1, a), van het ontwerp), een verhoging van het premiebedrag en een automatische indexering van de inkomensdrempels die de toegekende premiecategorie bepalen (artikel 3, a), in samenhang gelezen met de artikelen 1, d), en 16 en bijlage 1 bij het ontwerp). Het minimumbedrag van de fietspremie wordt verlaagd naar 200 euro (artikel 3, b)). Daarnaast worden wijzigingen doorgevoerd om rekening te houden met het overlijden van de titularis van de nummerplaat (artikelen 2 en 7, b) en c)). De schrapping van een nummerplaat van een kampeerwagen zal niet langer recht geven op de Brussel'Air premie (artikel 7, a)). De regels inzake controle op de naleving van de toekenningsvoorwaarden en de terugbetaling van de premie worden eveneens gewijzigd (artikelen 9 en 10).

Bovendien wordt de verplichting voor mobiliteitsdienstverleners om een cyberverzekering die het informaticarisico dekt te onderschrijven, opgeheven (artikel 4, eerste lid). De mogelijkheid wordt voorzien om, in geval van technische onmogelijkheid om de premie aan te vragen via het elektronisch loket, de aanvraag per post of per e-mail te bezorgen (artikel 8). Verschillende bepalingen wijzigen de bestaande regeling inzake verwerking van persoonsgegevens (artikelen 5, 11 en 12).

Tot slot strekken diverse wijzigingen ertoe onnauwkeurigheden in (hoofdzakelijk de Nederlandse taalversie van) het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021 recht te zetten (artikelen 4, tweede lid, 6, 13, 14, en 15).

De inwerkingtreding van het besluit is voorzien op 1 januari 2024 (artikel 17).

RECHTSGROND

3. Het ontwerp zoekt blijkens de aanhef rechtsgrond in artikel 15 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 'houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle', artikel 3.2.27 van de ordonnantie van 2 mei 2013 'houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing' (hierna: het Wetboek), artikelen 21 en 72 van de ordonnantie van 23 december 2022 'houdende de Algemene Uitgavenbegroting van

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2023', en artikel 3, § 3, van het koninklijk besluit van 8 maart 1989 'tot oprichting van Leefmilieu Brussel'.

Daarover moet het volgende worden opgemerkt.

3.1. Zoals de afdeling Wetgeving reeds eerder adviseerde, beantwoordt de voorliggende regeling niet aan de omschrijving van het begrip "subsidie van facultatieve aard",¹ zodat artikel 15 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006, gelezen in samenhang met de artikelen 22 en 85 (en niet: de artikelen 21 en 72) van de ordonnantie van 23 december 2022,² geen rechtsgrond kan bieden voor de ontworpen regeling.³

3.2. Artikel 3.2.27, § 1, van het Wetboek machtigt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot het nemen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone. Sedert de vervanging van deze bepaling bij artikel 11 van de ordonnantie van 13 oktober 2022 'houdende elektromobiliteit en tot vaststelling van de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone', verduidelijkt artikel 3.2.27, § 1, van het Wetboek dat deze steunmaatregelen "kunnen bestaan uit een in de tijd beperkt betalend recht op toegang tot de lage-emissiezone; financiële ondersteuning voor natuurlijke personen (om met name een modale mobiliteitstransitie te stimuleren); financiële ondersteuning voor ondernemingen en andere rechtspersonen en informatie- en begeleidingspunten voor burgers en rechtspersonen."⁴

Het ontwerp heeft betrekking op de financiële ondersteuning voor natuurlijke personen om een modale mobiliteitstransitie te stimuleren. De artikelen 1 tot 9 en 16 vinden (mede) rechtsgrond in artikel 3.2.27, § 1, van het Wetboek.

3.3. Artikel 3.2.27, § 2, van het Wetboek regelt de verwerking van persoonsgegevens in het kader van deze steunmaatregelen, en bepaalt dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de modaliteiten met betrekking tot het gebruik van de persoonsgegevens preciseert in het kader van het toekennen, het beheer, de controle van de steunmaatregel en de sanctionering in geval van misbruik, alsook om te bepalen dat de persoonsgegevens kunnen worden meegedeeld aan dienstverleners die de steunmaatregelen zullen uitvoeren.

De artikelen 5 en 11 tot 14 van het ontwerp vinden hierin rechtsgrond.

¹ Adv.RvS 69.519/1 van 6 juli 2021 over een ontwerp dat heeft geleid tot 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', opm. 3.2.3.

² Nog los van de incongruentie dat voor een regeling die ingaat op 1 januari 2024 nog rechtsgrond zou worden gezocht in de begroting van 2023.

³ De gemachtigde deelde over de verwijzing in de aanhef naar de artikelen 21 en 72 van de ordonnantie van 23 december 2022 het volgende mee: "Dit dient een verwijzing naar de artikels 22 en 85 van de ordonnantie van 23 december 2022 te zijn. Aangezien het waarschijnlijk is dat het ontwerpbesluit maar aangenomen wordt in 2024, zal de verwijzing aangepast moeten worden naar de relevante artikelen in de begrotingsordonnantie voor het jaar 2024."

⁴ Zie ook: *Parl.St.* Br.Parl. 2021-22, nr. A-584/1, 5.

3.4. Voor de taken die worden toegekend aan Leefmilieu Brussel bij de artikelen 4, 8, 10 en 15 kan rechtsgrond worden gevonden in artikel 3, § 3, van het koninklijk besluit van 8 maart 1989 ‘tot oprichting van Leefmilieu Brussel’, bekrachtigd bij artikel 41 van de wet van 16 juni 1989 ‘houdende diverse institutionele hervormingen’.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

4.1. Gelet op hetgeen werd opgemerkt in opmerking 3.1, dienen in de aanhef de verwijzingen naar artikel 15 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 en de artikelen 21 en 72 van de ordonnantie van 23 december 2022 te worden weggelaten.

4.2. Bovendien moet bij het koninklijk besluit van 8 maart 1989 worden vermeld dat het gaat om een bekrachtigde akte en moet de wetsgeschiedenis worden aangevuld overeenkomstig de daartoe geëigende formule.⁵

De wetsgeschiedenis moet ook bij de andere rechtsgrondbepalingen worden toegevoegd.

4.3. In de aanhef moet het te wijzigen besluit worden vermeld na de rechtsgronden, en voorafgegaan door de woorden “Gelet op” en zonder vermelding van de wetsgeschiedenis.⁶

4.4. De verwijzing naar het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 mei 2020 ‘houdende delegatie van bevoegdheden aan de leidende ambtenaren van Leefmilieu Brussel’, dat nochtans schijnbaar niet wordt gewijzigd door het ontwerp, moet niettemin behouden blijven, omwille van wat hierna wordt uiteengezet in opmerking 10.

Artikel 1

5. Artikel 1, 1°, van het ontwerp voorziet in een uitbreiding van de definitie “Fietspremie” in artikel 1, 1°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021, zodat deze ook kan worden aangewend voor opleidingen over, respectievelijk aankoop van, “micromobiliteitsvoorzieningen”.

Gevraagd naar de draagwijdte van het begrip “micromobiliteitsvoorzieningen”, antwoordde de gemachtigde:

“Onder micromobiliteitsvoorzieningen vallen elektrische en niet-elektrische steps. Uit statistische gegevens blijkt dat steps gebruikt worden als volwaardig vervoersmiddel (in tegenstelling tot bijvoorbeeld een monowheel, zie hieronder). Om dit te verduidelijken

⁵ Raad van State, *Beginselen van de Wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, http://www.raadvst-consetat.be/?page=technique_legislative&lang=nl, formule F-3-2-4.

⁶ Raad van State, *Beginselen van de Wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, http://www.raadvst-consetat.be/?page=technique_legislative&lang=nl, punten 29 en 30 en formule F-3-3.

zouden we in het wijzigingsbesluit het woord ‘micromobiliteitsvoorzieningen’ kunnen vervangen door het woord ‘steps’.”

De gemachtigde bevestigde bovendien dat diverse andere vervoermiddelen die doorgaans gebruikt worden voor korte afstanden, zoals o.a. monowheels, scooters op benzine of elektrische scooters uitgesloten zijn van het begrip “micromobiliteitsvoorzieningen”.⁷

Indien werkelijk enkel “steps” worden bedoeld is het aangewezen om die term te hanteren.

Niettemin moet worden opgemerkt dat die enge invulling van het begrip “micromobiliteitsvoorzieningen” tot gevolg zou hebben dat verschillende andere vervoermiddelen die vanuit functioneel en ecologisch perspectief equivalent lijken, worden uitgesloten van de toekenning van de premie. Een dergelijke ongelijke behandeling kan slechts doorgang vinden indien daarvoor een afdoende redelijke verantwoording kan worden aangedragen.⁸

6. Artikel 1, d), van het ontwerp voegt een definitie in van het begrip “MIVB-abonnement”, dat verder tweemaal in het besluit terugkomt, en bepaalt dat het MIVB-abonnement een abonnement is “dat geldig is voor de duur van één jaar”.⁹

Daardoor wordt ook de mogelijkheid tot toekenning van de Brussel’Air premie voor het aanschaffen van een MIVB-abonnement, zoals voorzien bij artikel 4, § 3, 1°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021, beperkt tot abonnementen met een geldigheidsduur van één jaar. De aankoop van een korter (maand-)abonnement, dat ook wordt aangeboden door de MIVB, valt daardoor niet langer onder de Brussel’Air premie.

Gevraagd of dit de bedoeling is, nu het niet ondenkbaar is dat een burger die zich een fiets of micromobiliteitsvoorziening aanschafft, gebruik makend van de in het kader van de Brussel’Air premie voorziene fietspremie, de periode tot de levering daarvan zou willen overbruggen door gebruik te maken van het openbaar vervoersaanbod van de MIVB, antwoordde de gemachtigde:

“Dit werd zo gedefinieerd voor de delegatie aan de minister opgenomen in artikel 3, a) van het ontwerpbesluit. De bedoeling is dat het hoogste premiebedrag de prijs van twee jaar abonnementen (inclusief de drager, MOBIB-kaart) dekt. Indien de prijs van het jaarabonnement stijgt, dan kan de minister het hoogste premiebedrag verhogen. We stellen voor om voor de derde lezing de definitie in artikel 1 weg te laten en deze precisering op te nemen in de delegatie zelf.

Het is de bedoeling om de Brussel’air premie ook te kunnen besteden aan maandabonnementen, zoals vandaag al gebeurt.”

⁷ Speedpedelecs en elektrische fietsen vallen daarentegen onder het begrip “fiets” en geven als zodanig ook onder de vigerende regeling al recht op de Brussel’Air premie.

⁸ Indien dat niet het geval is, en de premie dus moet worden opengesteld voor andere mobiliteitsmiddelen, verdient het aanbeveling om de term “micromobiliteitsvoorzieningen” te vervangen door een meer spraakgebruikelijke term en te definiëren in het ontwerp.

⁹ Meer bepaald in het ontworpen artikel 4, § 1, en in het reeds bestaande artikel 4, § 3, 1°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021.

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 8

7. Overeenkomstig artikel 9, eerste lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021 wordt de aanvraag tot het verkrijgen van de Brussel'Air premie ingediend via het elektronisch loket bij Leefmilieu Brussel.

Het ontwerp bepaalt dat, in geval van technische onmogelijkheid om de premie aan te vragen via het elektronisch loket, de aanvraag ingediend kan worden per post of per e-mail. De gemachtigde lichtte de draagwijdte van de “technische onmogelijkheid” als volgt toe:

“Dit wordt vastgesteld door de agenten van Leefmilieu Brussel in samenspraak met Paradigm.brussels/IRISline (helpdesk van het elektronisch loket IRISbox voor technische problemen, deel van paradigm.brussels).

Volgende situaties zijn mogelijk:

- Personen die een probleem hebben bij de aanvraag in het elektronisch loket schrijven Leefmilieu Brussel aan. Leefmilieu Brussel contacteert IRISline en verifieert de onmogelijkheid. Indien blijkt dat er daadwerkelijk een probleem is bij de verwerking van de aanvraag in het loket en de aanvrager voldoet aan de voorwaarden voor de toekenning van de Brussel'air premie verloopt de aanvraag verder via agenten van Leefmilieu Brussel. Indien niet wordt de persoon in eerste instantie opnieuw doorverwezen naar het elektronisch loket om zijn aanvraag verder te zetten.

- In bepaalde gevallen is het technisch onmogelijk voor de aanvrager zelf om zijn aanvraag via het elektronisch loket in te dienen. Deze personen contacteren Leefmilieu Brussel via post of e-mail.

[Indien de aanvraag werd ingediend per post of per e-mail op een moment waarop er geen sprake was van een technische onmogelijkheid om de premie aan te vragen via het elektronisch loket] worden de personen opnieuw doorverwezen naar het elektronisch loket.”

De ontworpen tekst lijkt vatbaar voor verschillende lezingen.

7.1. De meest klantvriendelijke invulling van het begrip “technisch onmogelijk” lijkt dat dit begrip betrekking heeft op elke situatie waarin de gebruiker er niet in slaagt om het elektronische aanvraagproces succesvol af te ronden, zonder dat specifiek onderzoek dient te worden waaraan die onmogelijkheid te wijten is.

7.2. Indien de stellers van het ontwerp daarentegen de mogelijkheid om een niet-elektronische aanvraag te doen willen beperken tot gevallen van werkelijke onbeschikbaarheid van het elektronisch loket, dient dit in het ontwerp duidelijker te worden geregeld.

Het komt de Raad van State niettemin voor dat een te restrictieve beperking van het recht om langs niet-elektronische weg een aanvraag in te dienen onbedoelde uitsluitingseffecten kan hebben ten aanzien van kwetsbare personen, wat op gespannen voet zou staan met het gelijkheidsbeginsel.

Artikel 14

8. Er is geen overeenstemming tussen de Franse en (zowel de bestaande als de door artikel 14, a), van het ontwerp vervangen) Nederlandse taalversie van artikel 16, § 1, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021. Zo verwijst de Franse taalversie van artikel 16, § 1, naar “Bruxelles Environnement, en tant que responsable du traitement,” terwijl in de Nederlandse taalversie louter verwezen wordt naar “De verwerkingsverantwoordelijke”, zonder verduidelijking dat het om Leefmilieu Brussel zou gaan.

Gelet op de ontworpen wijziging van artikel 13, eerste lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021 (artikel 11 van het ontwerp) zullen bovendien zowel Leefmilieu Brussel als het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest optreden als verwerkingsverantwoordelijken. De voornoemde discrepantie tussen de Franse en de Nederlandse tekst dient te worden weggewerkt.

9. Onder punt b) dient de zin “In paragraaf 2 wordt het woord ‘AVG’ ingevoegd tussen de woorden ‘verankerd in de’ en de woorden ‘uitoefenen’;” te worden vervangen door “In paragraaf 2 wordt het woord ‘GDPR’ vervangen door het woord ‘AVG’;”.

Artikel 15

10. Artikel 15 strekt ertoe artikel 17 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021 te wijzigen. Het genoemde artikel 17 is echter een wijzigende bepaling, aangezien die bepaling (verkeerdelijk) artikel 12 (en niet het bedoelde artikel 13) van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 mei 2020 heeft gewijzigd. Die bepaling is op 3 oktober 2021 in werking getreden.¹⁰

Een wijzigingsbepaling is uitgewerkt zodra ze in werking treedt. De wijziging of vervanging van een wijzigingsbepaling die in werking is getreden, is in beginsel dan ook juridisch betekenisloos.¹¹ Om de gewijzigde tekst andermaal te wijzigen, moet worden ingegrepen in de gewijzigde tekst zelf en niet in de wijzigingsbepaling. De miskennis van die wetgevingstechnische regel leidt tot een onduidelijkheid in de regelgeving, en dus tot rechtsonzekerheid.

¹⁰ Artikel 19, eerste lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 juli 2021.

¹¹ Raad van State, *Beginnelsen van de Wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, http://www.raadvst-consetat.be/?page=technique_legislative&lang=nl, punt 128.

De ontworpen wijziging dient dan ook rechtstreeks aangebracht te worden in de artikelen 12 en 13 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 mei 2020.

Artikel 17

11. Artikel 17 van het ontwerp bepaalt dat het te nemen besluit in werking treedt op 1 januari 2024.

Gevraagd naar de werking in de tijd van het te nemen besluit, verduidelijkte de gemachtigde dat het niet de bedoeling is om het met terugwerkende kracht aan te nemen en dat het de bedoeling is dat de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad minstens tien dagen voorafgaand aan de inwerkingtreding zal gebeuren:

“Ja, het is de bedoeling om de datum van inwerkingtreding aan te passen en het besluit op 1 maart 2024 in werking te laten treden. De wijzigingen zouden van toepassing zijn op alle aanvragen ingediend vanaf 1 maart 2024. De indexatie van de inkomensdrempels zou ook elk jaar plaatsvinden op 1 maart (ontwerpartikel 4, § 1, laatste lid, artikel 3, a) van het ontwerpwijzigingsbesluit).”

De datum waarop het te nemen besluit in werking treedt, dient in die zin te worden aangepast.

*

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

*

PORTÉE DU PROJET

2. Le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soumis pour avis a pour objet d'apporter des adaptations au régime relatif à la prime Bruxell'Air. 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' est modifié à cet effet.

Le projet prévoit un élargissement de la prime vélo (article 1^{er}, a), du projet), une augmentation du montant de la prime et une indexation automatique des seuils de revenus déterminant la catégorie de prime octroyée (article 3, a), en combinaison avec les articles 1^{er}, d), et 16 et avec l'annexe 1 du projet). Le montant minimum de la prime vélo est ramené à 200 euros (article 3, b)). Par ailleurs, des modifications sont apportées afin de tenir compte du décès du titulaire de la plaque d'immatriculation (articles 2 et 7, b) et c)). La radiation d'une plaque d'immatriculation d'une autocaravane ne donnera plus droit à la prime Bruxell'Air (article 7, a)). Les règles en matière de contrôle du respect des conditions d'octroi et de remboursement de la prime sont également modifiées (articles 9 et 10).

En outre, l'obligation faite aux prestataires de services de mobilité de souscrire à une cyber-assurance couvrant le risque informatique est abrogée (article 4, alinéa 1^{er}). La possibilité est prévue, en cas d'impossibilité technique de demander la prime via le guichet électronique, d'introduire la demande par courrier ou par e-mail (article 8). Différentes dispositions modifient le régime existant en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel (articles 5, 11 et 12).

Enfin, différentes modifications visent à corriger des imprécisions dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021, principalement dans sa version néerlandaise (articles 4, alinéa 2, 6, 13, 14, et 15).

L'entrée en vigueur de l'arrêté est prévue le 1^{er} janvier 2024 (article 17).

FONDEMENT JURIDIQUE

3. Selon son préambule, le projet recherche un fondement juridique dans l'article 15 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 'portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle', 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'Énergie' (ci-après : le Code), les articles 21 et 72 de l'ordonnance du 23 décembre 2022 'contenant le Budget général des Dépenses de la

Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2023', et l'article 3, § 3, de l'arrêté royal du 8 mars 1989 'créant Bruxelles Environnement'.

À cet égard, il y a lieu de formuler les observations suivantes.

3.1. Comme la section de législation l'a déjà observé auparavant, le régime à l'examen ne répond pas à la définition de la notion de « subventions facultatives »¹, de sorte que l'article 15 de l'ordonnance organique du 23 février 2006, combiné avec les articles 22 et 85 (et non : avec les articles 21 et 72) de l'ordonnance du 23 décembre 2022², ne peut pas lui procurer de fondement juridique³.

3.2. L'article 3.2.27, § 1^{er}, du Code habilite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à prendre des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone à basses émissions. Depuis le remplacement de cette disposition par l'article 11 de l'ordonnance du 13 octobre 2022 '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', l'article 3.2.27, § 1^{er}, du Code précise que 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 personnes physiques (afin d'encourager notamment une transition modale de mobilité) ; un soutien financier aux entreprises et autres personnes morales et des points d'information et d'accompagnement pour les citoyens et les entreprises »⁴.

Le projet porte sur le soutien financier aux personnes physiques afin d'encourager une transition modale de mobilité. Les articles 1^{er} à 9 et 16 trouvent (également) un fondement juridique dans l'article 3.2.27, § 1^{er}, du Code.

3.3. L'article 3.2.27, § 2, du Code règle le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de ces mesures d'accompagnement et porte que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale précise 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, et dispose également que les données à caractère personnel peuvent être communiquées aux prestataires de services qui mettront en œuvre les mesures d'accompagnement.

Les articles 5 et 11 à 14 du projet trouvent leur fondement juridique dans cette disposition.

¹ Avis 69.519/1 du 6 juillet 2021 sur un projet devenu 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', obs. 3.2.3.

² Indépendamment de l'incongruence consistant à rechercher encore dans le budget de 2023 le fondement juridique d'un régime entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

³ Concernant la référence, faite dans le préambule, aux articles 21 et 72 de l'ordonnance du 23 décembre 2022, le délégué a communiqué ce qui suit : « Dit dient een verwijzing naar de artikels 22 en 85 van de ordonnantie van 23 december 2022 te zijn. Aangezien het waarschijnlijk is dat het ontwerpbesluit maar aangenomen wordt in 2024, zal de verwijzing aangepast moeten worden naar de relevante artikelen in de begrotingsordonnantie voor het jaar 2024 ».

⁴ Voir aussi : *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2021-22, n° A-584/1, p. 5.

3.4. Le fondement juridique des missions attribuées à Bruxelles Environnement par les articles 4, 8, 10 et 15 peut être trouvé dans l'article 3, § 3, de l'arrêté royal du 8 mars 1989 'créant Bruxelles Environnement', confirmé par l'article 41 de la loi du 16 juin 1989 'portant diverses réformes institutionnelles'.

EXAMEN DU TEXTE

Préambule

4.1. Compte tenu des observations formulées au point 3.1, on omettra du préambule les références à l'article 15 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 et aux articles 21 et 72 de l'ordonnance du 23 décembre 2022.

4.2. En outre, en ce qui concerne l'arrêté royal du 8 mars 1989, il faut préciser qu'il s'agit d'un acte confirmé et en compléter l'historique conformément à la formule appropriée à cet effet ⁵.

Il convient d'ajouter l'historique aux autres dispositions procurant le fondement juridique également.

4.3. Dans le préambule, l'arrêté à modifier doit être mentionné après les fondements juridiques et précédé par le mot « Vu », sans mention de l'historique ⁶.

4.4. La référence à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mai 2020 'portant délégation de compétences aux fonctionnaires dirigeants de Bruxelles Environnement', qui n'est pourtant pas manifestement modifié par le projet, doit néanmoins être maintenue, pour les raisons exposées ci-après à l'observation 10.

Article 1^{er}

5. L'article 1^{er}, 1^o, du projet prévoit une extension de la définition de la « Prime vélo », à l'article 1^{er}, 1^o, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021 afin qu'elle puisse aussi être appliquée aux formations à l'utilisation de « dispositifs de micromobilité » ou, respectivement, à leur achat.

Interrogé sur la portée de la notion de « dispositifs de micromobilité », le délégué a répondu ce qui suit :

« Onder micromobiliteitsvoorzieningen vallen elektrische en niet-elektrische steps. Uit statistische gegevens blijkt dat steps gebruikt worden als volwaardig vervoersmiddel (in tegenstelling tot bijvoorbeeld een monowheel, zie hieronder). Om dit te verduidelijken

⁵ Conseil d'État, *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, http://www.raadvst-consetat.be/?page=technique_legislative&lang=fr, formule F-3-2-4.

⁶ Conseil d'État, *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, http://www.raadvst-consetat.be/?page=technique_legislative&lang=fr, points 29 et 30 et formule F-3-3.

zouden we in het wijzigingsbesluit het woord 'micromobiliteitsvoorzieningen' kunnen vervangen door het woord 'steps' ».

Le délégué a confirmé par ailleurs que divers autres moyens de transport généralement utilisés pour couvrir de courtes distances, tels que, e.a., les monoroues, les scooters à essence ou les scooters électriques, sont exclus de la notion de « dispositifs de micromobilité »⁷.

Si, en réalité, seules les « trottinettes » sont visées, il est recommandé d'utiliser ce terme.

Il convient néanmoins d'observer que cette interprétation restreinte de la définition de « dispositifs de micromobilité » aurait pour effet d'exclure de l'octroi de la prime différents autres moyens de transport qui, d'un point de vue fonctionnel et écologique, semblent équivalents. Une telle inégalité de traitement ne peut se concrétiser que si elle peut être justifiée d'une manière raisonnable et suffisante⁸.

6. L'article 1^{er}, d), du projet insère une définition de la notion d'« abonnement STIB », qui apparaît ensuite deux fois dans l'arrêté, et dispose que l'abonnement STIB est un abonnement « valable pour une période d'une année »⁹.

De ce fait, la possibilité d'octroyer la prime Bruxell'Air pour l'achat d'un abonnement STIB, comme le prévoit l'article 4, § 3, 1^o, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021, est également limitée aux abonnements d'une validité d'un an. L'achat d'un abonnement (mensuel) plus court, également proposé par la STIB, n'entre donc plus dans le champ d'application de la prime Bruxell'Air.

Interrogé sur la question de savoir si telle est l'intention, dès lors qu'il n'est pas impossible qu'un citoyen qui s'achète un vélo ou un dispositif de micromobilité, en utilisant la prime vélo prévue dans le cadre de la prime Bruxell'Air, veuille utiliser l'offre de transports publics de la STIB en attendant la livraison de son achat, le délégué a répondu :

« Dit werd zo gedefinieerd voor de delegatie aan de minister opgenomen in artikel 3, a) van het ontwerpbesluit. De bedoeling is dat het hoogste premiebedrag de prijs van twee jaar abonnementen (inclusief de drager, MOBIB-kaart) dekt. Indien de prijs van het jaarabonnement stijgt, dan kan de minister het hoogste premiebedrag verhogen. We stellen voor om voor de derde lezing de definitie in artikel 1 weg te laten en deze precisering op te nemen in de delegatie zelf.

Het is de bedoeling om de Brussel'air premie ook te kunnen besteden aan maandabonnementen, zoals vandaag al gebeurt ».

⁷ Les speedpedelecs et les vélos électriques tombent par contre dans le champ d'application de la notion de « vélo » et, en tant que tels, donnent également déjà droit à la prime Bruxell'Air, conformément au régime en vigueur.

⁸ Si tel n'est pas le cas, et s'il faut dès lors ouvrir la prime à d'autres moyens de mobilité, il est recommandé de remplacer le terme « dispositifs de micromobilité » par un terme plus courant et de définir celui-ci dans le projet.

⁹ Plus précisément à l'article 4, § 1^{er}, en projet, et à l'article 4, § 3, 1^o, en vigueur, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021.

On peut se rallier à cette proposition.

Article 8

7. Conformément à l'article 9, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021, la demande d'obtention de la prime Bruxell'Air est introduite via le guichet électronique auprès de Bruxelles Environnement.

Le projet dispose qu'en cas d'impossibilité technique de réaliser une demande de prime via le guichet électronique, la demande peut être introduite par courrier ou par e-mail. Le délégué a précisé la portée de l'« impossibilité technique » comme suit :

« Dit wordt vastgesteld door de agenten van Leefmilieu Brussel in samenspraak met Paradigm.brussels/IRISline (helpdesk van het elektronisch loket IRISbox voor technische problemen, deel van paradigm.brussels).

Volgende situaties zijn mogelijk:

- Personen die een probleem hebben bij de aanvraag in het elektronisch loket schrijven Leefmilieu Brussel aan. Leefmilieu Brussel contacteert IRISline en verifieert de onmogelijkheid. Indien blijkt dat er daadwerkelijk een probleem is bij de verwerking van de aanvraag in het loket en de aanvrager voldoet aan de voorwaarden voor de toekenning van de Brussel'air premie verloopt de aanvraag verder via agenten van Leefmilieu Brussel. Indien niet wordt de persoon in eerste instantie opnieuw doorverwezen naar het elektronisch loket om zijn aanvraag verder te zetten.

- In bepaalde gevallen is het technisch onmogelijk voor de aanvrager zelf om zijn aanvraag via het elektronisch loket in te dienen. Deze personen contacteren Leefmilieu Brussel via post of e-mail.

[Indien de aanvraag werd ingediend per post of per e-mail op een moment waarop er geen sprake was van een technische onmogelijkheid om de premie aan te vragen via het elektronisch loket] worden de personen opnieuw doorverwezen naar het elektronisch loket ».

Le texte en projet paraît se prêter à différentes interprétations.

7.1. L'interprétation la plus conviviale de la notion d'« impossibilité technique » semble être qu'elle porte sur toute situation dans laquelle l'utilisateur ne parvient pas à aller jusqu'au bout de la procédure de demande électronique avec succès, sans qu'il faille examiner spécifiquement la cause de cette impossibilité.

7.2. Si les auteurs du projet souhaitent par contre limiter la possibilité de réaliser une demande par voie non électronique aux cas d'indisponibilité réelle du guichet électronique, il convient de le préciser dans le projet.

Il apparaît toutefois au Conseil d'État qu'une limitation trop restrictive du droit d'introduire une demande par voie non électronique peut avoir des effets d'exclusion indésirables à l'égard des personnes vulnérables, ce qui serait contraire au principe d'égalité.

Article 14

8. Les versions française et néerlandaise (aussi bien la version actuelle que celle remplacée par l'article 14, a), du projet) de l'article 16, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021 ne concordent pas. Ainsi, le texte français de l'article 16, § 1^{er}, vise « Bruxelles Environnement, en tant que responsable du traitement, » tandis que le texte néerlandais renvoie simplement à « De verwerkingsverantwoordelijke », sans préciser qu'il s'agit de Bruxelles Environnement.

Compte tenu de la modification en projet de l'article 13, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021 (article 11 du projet), tant Bruxelles Environnement que le Centre informatique de la Région bruxelloise interviendront en tant que responsables du traitement. La discordance précitée entre les textes français et néerlandais doit être éliminée.

9. Au b), on remplacera la phrase « Dans le paragraphe 2, le mot 'AVG' est inséré entre les mots 'verankerd in de' et les mots 'uitoefenen'; » par « Dans le paragraphe 2, le mot 'GDPR' est remplacé par le mot 'AVG' ; ».

Article 15

10. L'article 15 vise à modifier l'article 17 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021. Or, l'article 17 précité est une disposition modificative, dès lors qu'elle a modifié (erronément) l'article 12 (et non l'article 13 visé) de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mai 2020. Cette disposition est entrée en vigueur le 3 octobre 2021 ¹⁰.

Une disposition modificative a épuisé ses effets dès son entrée en vigueur. En conséquence, la modification ou le remplacement d'une disposition modificative entrée en vigueur est en principe sans utilité du point de vue juridique ¹¹. Pour modifier à nouveau un acte modifié, il faut intervenir dans l'acte modifié même et non dans la disposition modificative. Le non-respect de cette règle légistique est source d'imprécision dans la législation et, par conséquent, d'insécurité juridique.

¹⁰ Article 19, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 juillet 2021.

¹¹ Conseil d'État, *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, http://www.raadvst-consetat.be/?page=technique_legislative&lang=fr, point 128.

La modification en projet doit par conséquent être apportée directement dans les articles 12 et 13 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mai 2020.

Article 17

11. L'article 17 du projet dispose que l'arrêté envisagé entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Interrogé sur l'effet dans le temps de l'arrêté envisagé, le délégué a précisé que l'intention n'est pas de l'adopter rétroactivement mais de le publier au *Moniteur belge* au moins dix jours avant l'entrée en vigueur :

« Ja, het is de bedoeling om de datum van inwerkingtreding aan te passen en het besluit op 1 maart 2024 in werking te laten treden. De wijzigingen zouden van toepassing zijn op alle aanvragen ingediend vanaf 1 maart 2024. De indexatie van de inkomensdrempels zou ook elk jaar plaatsvinden op 1 maart (ontwerpartikel 4, § 1, laatste lid, artikel 3, a) van het ontwerpwijzigingsbesluit) ».

On adaptera en ce sens la date à laquelle l'arrêté envisagé entre en vigueur.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Wim GEURTS

Pierre LEFRANC