



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 70.237/1
van 27 oktober 2021

avis 70.237/1
du 27 octobre 2021

over

sur

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'betreffende de steun
om te voldoen aan de normen
van de lage-emissiezone'

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'relatif à
l'aide pour la mise en
conformité aux normes de la
zone de basses émissions'

Op 27 september 2021 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 ‘betreffende de steun om te voldoen aan de normen van de lage-emissiezone’.

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 21 oktober 2021. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wouter PAS en Inge VOS, staatsraden, Michel TISON en Johan PUT, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

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

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 oktober 2021.

*

Le 27 septembre 2021, 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 ‘relatif à l'aide pour la mise en conformité aux normes de la zone de basses émissions’.

Le projet a été examiné par la première chambre le 21 octobre 2021. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wouter PAS et Inge VOS, conseillers d'État, Michel TISON et Johan PUT, assesseurs, et Greet VERBERCKMOES, greffier.

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

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 octobre 2021.

*

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 EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

2. Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering strekt ertoe om een steunregeling in te stellen teneinde te voldoen aan de normen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone. Het ontworpen besluit is bestemd om in de plaats te komen van de regeling die momenteel is opgenomen in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 11 oktober 2018,¹ waarvan artikel 16, eerste lid, van het ontwerp de opheffing beoogt.

3. Onder voorbehoud van hetgeen *sub* 4 wordt opgemerkt, vindt de ontworpen regeling rechtsgrond in de artikelen 9, 30 en 49 van de ordonnantie van 3 mei 2018 ‘betreffende de steun voor de economische ontwikkeling van ondernemingen’ waarnaar wordt verwezen in het derde lid van de aanhef van het ontwerp. Voor bepaalde onderdelen van de ontworpen regeling dient bijkomend wel een beroep te worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Brusselse Hoofdstedelijke Regering beschikt om de ordonnanties uit te voeren,² gelezen in samenhang met sommige van de reeds genoemde bepalingen van de ordonnantie van 3 mei 2018.

4. In artikel 15 van het ontwerp zijn bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het verwerken van persoonsgegevens en waarin, meer in het bijzonder, de doeleinden worden beschreven van de betrokken verwerking in het kader van de steunverlening, de categorieën persoonsgegevens worden vermeld waarop de verwerking betrekking kan hebben, en de maximale bewaringstermijn voor de betrokken persoonsgegevens wordt vastgesteld.³

Wat dat betreft wijst de afdeling Wetgeving erop dat krachtens artikel 22 van de Grondwet voor elke verwerking van persoonsgegevens en, meer in het algemeen, voor elke schending van het recht op het privéleven, het formeel legaliteitsbeginsel dient te worden nageleefd.

¹ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 11 oktober 2018 ‘betreffende de steun om te voldoen aan de normen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone’.

² De Brusselse Hoofdstedelijke Regering put die bevoegdheid uit artikel 8, eerste lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 ‘met betrekking tot de Brusselse Instellingen’ *juncto* artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, waaraan wordt gerefereerd in respectievelijk het tweede en het eerste lid van de aanhef van het ontwerp.

³ De omschrijving van de maximale bewaringstermijn, in artikel 15, § 4, van het ontwerp, is weliswaar niet geheel gelijklopend in de Nederlandse en de Franse tekst. Zo wordt in de Nederlandse tekst geen melding gemaakt van de zinsnede die overeenstemt met de zinsnede “en ce compris l’exécution des éventuelles décisions de justice”, in de Franse tekst.

Doordat artikel 22 van de Grondwet aan de bevoegde wetgever de bevoegdheid voorbehoudt om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan aan het recht op eerbiediging van het privéleven, waarborgt het aan elke burger dat geen enkele inmenging in dat recht kan plaatsvinden dan krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is evenwel niet in strijd met het wettigheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de “essentiële elementen” voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.⁴

Bijgevolg moeten de “essentiële elementen” van de verwerking van persoonsgegevens door de bevoegde wetgever zelf worden vastgelegd. In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel “essentiële elementen” uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de 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.⁵

De afdeling Wetgeving stelt vast dat artikel 15 van het ontwerp betrekking heeft op diverse elementen van de verwerking van persoonsgegevens die als “essentieel” moeten worden beschouwd in de zo-even beschreven zin en dat noch de artikelen 9, 30 en 49 van de ordonnantie van 3 mei 2018, noch een andere bepaling van die ordonnantie, een expliciete en duidelijke rechtsgrond bieden voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de desbetreffende elementen van de gegevensverwerking te regelen zoals nu in artikel 15 van het ontwerp gebeurt. Zolang dergelijke rechtsgrond niet door middel van een aanvulling van de ordonnantie van 3 mei 2018 is tot stand gebracht op dat punt, blijft de wettigheid van diverse onderdelen van artikel 15 van het ontwerp onzeker.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

5. In artikel 2, eerste lid, 3°, van het ontwerp wordt melding gemaakt van het aanschaffen van een laadpaal voor een elektrisch voertuig in het kader van de in die bepaling bedoelde vervanging of ombouw. Aan de gemachtigde werd gevraagd of op dit punt een onderscheid moet worden gemaakt tussen het “aanschaffen” en het “installeren” van dergelijke laadpalen, waarbij enkel het aanschaffen voor steun in aanmerking zou komen. De gemachtigde beantwoordde deze vraag als volgt:

“La question est d’autant plus judicieuse que :

⁴ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof: zie inzonderheid GwH 18 maart 2010, nr. 29/2010, B.16.1; GwH 20 februari 2020, nr. 27/2020, B.17.

⁵ Cf. adv.RvS 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp van wet ‘betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie’, *Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 1951/1, opmerking 101.

1° la borne de chargement et son installation sont généralement acquises simultanément ;

2° le coût de la borne n'excède pas nécessairement le plafond de 2000 euros (en tenant compte du taux d'intervention de 50%).

Par conséquent, si le Conseil d'Etat n'y voit pas d'objection, l'arrêté sera modifié pour inclure l'installation de la borne comme dépense éligible.”

Er kan worden ingestemd met een wijziging van de tekst van het ontwerp in die zin.

Artikel 5

6. De precieze draagwijdte van de uitzondering die is vervat in artikel 5, eerste lid, van het ontwerp, ten aanzien van “de voertuigen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°, van het [in dat lid genoemde] besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018” is onduidelijk. De gemachtigde deelde in dat verband het volgende mee:

“L'intention exprimée par les mots ‘Met uitzondering van de voertuigen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone’, qui figurent dans l'arrêté d'aide actuellement en vigueur, était d'exclure l'acquisition de ces catégories de véhicules du bénéfice de la prime. En effet, ces véhicules étaient autorisés à circuler dans la zone de basses émissions (LEZ), de sorte qu'aucune mise en conformité ne leur était imposée. Figuraient notamment parmi ces exceptions les véhicules prioritaires, visés à l'article 37 du Code de la route, et les véhicules des forces armées.

La disposition à laquelle il est renvoyé a toutefois été modifiée par un arrêté du 20 mai 2020.

Désormais, les exceptions se trouvent à l'article 5, § 2, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions. Il faudra dès lors que le Gouvernement modifie cette référence et étudie le renvoi vers tout ou partie de cette nouvelle disposition, dont l'objet est désormais plus large.”

Gelet op de aangehaalde toelichting zal de verwijzing in artikel 5, eerste lid, van het ontwerp, moeten worden aangepast.

Artikel 6

7. Artikel 6, tweede lid, van het ontwerp, luidt:

“De voertuigen worden in het gewest ingeschreven, behalve voor ondernemingen natuurlijke personen of indien het voertuig wordt ingeschreven op naam van de onderneming waarvan de financieringshuur wordt afgenomen.”

De gemachtigde lichtte de in artikel 6, tweede lid, van het ontwerp, vermelde uitzonderingen op het principe van inschrijving van de voertuigen in het gewest toe als volgt:

“Deze voertuigen mogen, maar moeten niet, in het Gewest zijn ingeschreven.

Voor ondernemingen natuurlijke persoon wordt dit verantwoord door het feit dat het inschrijvingsadres telkens het domicilieadres is van de natuurlijke persoon. Een onderneming natuurlijke persoon die woont in het Vlaams Gewest, maar zijn vestigingseenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft, zou anders de facto uitgesloten zijn van de steun.

In het geval van financieringshuur (leasing) wordt het voertuig ingeschreven op naam van de leasingmaatschappij, die mogelijks geen vestiging heeft in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Om leasing mogelijk te maken, is het dus nodig een uitzondering te voorzien.”

De verantwoording die de gemachtigde aanhaalt ten aanzien van ondernemingen natuurlijke personen kan ook gelden voor ondernemingen rechtspersonen die een vestigingseenheid hebben in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁶ en die voor die specifieke vestigingseenheid de investering verrichten. Het verschil in behandeling tussen de betrokken categorieën ondernemingen rechtspersonen en ondernemingen natuurlijke personen zal evenzeer moeten kunnen worden verantwoord in het licht van het grondwettelijk gewaarborgde gelijkheidsbeginsel.

Uit de toelichting die de gemachtigde bij artikel 6, tweede lid, van het ontwerp, geeft, volgt ook dat het de bedoeling is om ondernemingen natuurlijke personen die niet wonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar er een vestiging of exploitatie hebben, niet uit te sluiten van de steunregeling. De vraag is echter of dat oogmerk wordt gerealiseerd met de huidige redactie van artikel 6, tweede lid. Uit artikel 2, eerste lid, van het ontwerp, valt immers af te leiden dat het te vervangen voertuig (met aangeschafte laadpaal) moet zijn ingeschreven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wanneer de onderneming natuurlijke persoon niet op het grondgebied van dat gewest woont, zal de inschrijving van het desbetreffende voertuig evenwel niet hebben plaatsgevonden in het betrokken gewest. De stellers van het ontwerp dienen na te gaan of de ontworpen regeling, ter wille van de coherentie ervan, op dat punt niet het best wordt aangepast.

Artikel 8

8. In de derde kolom van de tabel onder artikel 8, § 1, eerste lid, van het ontwerp (“Ontvangstdatum aanvraag”) wordt, wat de norm “Euro 4” betreft, melding gemaakt van een periode van “1 oktober 2021 t.e.m. 31 december 2023”. Zoals door de gemachtigde werd bevestigd, moet de datum van “1 oktober 2021” worden aangepast. De bedoeling is volgens de gemachtigde dat de betrokken datum wordt vervangen door de datum van inwerkingtreding van het ontworpen besluit. Een aanpassing van die aard van de betrokken tabel kan worden bijgetreden.

⁶ Dat er voor de investeringen *ratione loci* wel degelijk een band moet zijn met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgt uit artikel 4, eerste lid, van het ontwerp.

Ook de tabel onder artikel 9, § 1, 3°, van het ontwerp, lijkt dan op dezelfde wijze te moeten worden aangepast.

9. In artikel 8, § 2, 1°, van het ontwerp, wordt bepaald dat, om in aanmerking te komen voor de steun, de ombouw tot retrofitvoertuig wordt uitgevoerd door een beroepsbeoefenaar die toegelaten is om een dergelijke ombouw uit te voeren.

Aan de gemachtigde werd gevraagd welke beroepsbeoefenaren worden beoogd in artikel 8, § 2, 1°, van het ontwerp, en in welke bepaling de toelating van die beroepsbeoefenaren wordt geregeld. De gemachtigde antwoordde:

“Er bestaat op dit moment geen specifieke toelating voor het ombouwen van een voertuig. Indien een dergelijke toelating ooit zou worden ingesteld, kan deze bepaling wel dienen om daarmee rekening te houden.”

Uit dit antwoord blijkt dat de in artikel 8, § 2, 1°, van het ontwerp, bedoelde steunvoorwaarde in de huidige stand van de wetgeving niet door de steunaanvrager kan worden nagekomen en dat het naleven van die voorwaarde evenmin kan worden gecontroleerd door de steunverlener. Het bepaalde in artikel 8, § 2, 1°, is momenteel derhalve zonder voorwerp en wordt duidelijkheidshalve het best weggelaten uit het ontwerp.

Artikel 9

10. In de tabel onder artikel 9, § 1, 3°, van het ontwerp, moet in de Franse tekst van de kolom “Norme Euro“, wat diesel betreft, de vermelding “Véhicules N1 de classe II et III: Euro 6d-TEMP” worden vervangen door de vermelding “Véhicules N1 de classe II ou III: Euro 6d-TEMP”.

Artikel 17

11. In artikel 17 van het ontwerp ontbreekt alsnog de vermelding van een precieze datum van inwerkingtreding. Naar het zeggen van de gemachtigde is het de bedoeling om het tot stand te brengen besluit op 22 november 2021 in werking te laten treden. Van deze datum zal derhalve nog melding moeten worden gemaakt in artikel 17 van het ontwerp.

Bijlage

12. Onder E stemmen de woorden “In distributie van water”, in de Nederlandse tekst, niet overeen met de woorden “Dans production et distribution d’eau”, in de Franse tekst. Ook onder M is er een gebrek aan overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst (“vrije beroepen”; “activités spécialisées”). Deze discordanties moeten worden weggewerkt.

*

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 ET FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

2. Le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soumis pour avis a pour objet d'instaurer un régime d'aide en vue de la mise en conformité aux normes dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions. L'arrêté en projet est appelé à se substituer à la réglementation figurant actuellement dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 octobre 2018¹ que l'article 16, alinéa 1^{er}, du projet vise à abroger.

3. Sous réserve de l'observation formulée au point 4, le dispositif en projet trouve un fondement juridique dans les articles 9, 30 et 49 de l'ordonnance du 3 mai 2018 'relative aux aides pour le développement économique des entreprises' que vise l'alinéa 3 du préambule du projet. Toutefois, pour certaines parties du règlement en projet, il y a également lieu d'invoquer le pouvoir général d'exécution dont dispose le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale afin de mettre en œuvre les ordonnances², combiné avec certaines des dispositions précitées de l'ordonnance du 3 mai 2018.

4. À l'article 15 du projet, figurent des dispositions qui concernent le traitement de données à caractère personnel et qui, plus spécifiquement, décrivent les finalités du traitement concerné dans le cadre de l'aide, mentionnent les catégories de données à caractère personnel sur lesquelles peut porter le traitement et fixent la durée maximale de conservation des données à caractère personnel concernées³.

En ce qui concerne ce point, la section de législation souligne que, conformément à l'article 22 de la Constitution, tout traitement de données à caractère personnel et, plus généralement, toute atteinte au droit à la vie privée, sont soumis au respect du principe de légalité formelle.

En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir

¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 octobre 2018 'relatif à l'aide pour la mise en conformité aux normes dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions'

² Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale tire ce pouvoir de l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux Institutions bruxelloises', combiné avec l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' que visent respectivement les deuxième et premier alinéas du préambule du projet.

³ La définition de la durée maximale de conservation donnée à l'article 15, § 4, du projet, n'est, il est vrai, pas en tous points identique dans les textes français et néerlandais. Ainsi le texte néerlandais est-il dénué d'un pendant au membre de phrase « en ce compris l'exécution des éventuelles décisions de justice » inscrit dans la version française.

lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante, démocratiquement élue. Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité, 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 ⁴.

Par conséquent, les « éléments essentiels » des traitements de données à caractère personnel doivent être fixés par le législateur compétent lui-même. À cet égard, la section de législation considère que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des « éléments essentiels » les éléments suivants : 1°) les catégories de données traitées ; 2°) les catégories de personnes concernées ; 3°) la finalité poursuivie par le traitement ; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées ; et 5°) le délai maximal de conservation des données ⁵.

La section de législation constate que l'article 15 du projet concerne différents éléments du traitement de données à caractère personnel qui doivent être considérés comme « essentiels » au sens défini précédemment et que ni les articles 9, 30 et 49 de l'ordonnance du 3 mai 2018, ni aucune autre disposition de cette ordonnance, ne procurent un fondement juridique clair et explicite permettant au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de régler les éléments concernés du traitement de données à caractère personnel comme le fait pour l'heure l'article 15 du projet. Tant qu'un tel fondement juridique n'aura pas été créé sur ce point au moyen d'un ajout à l'ordonnance du 3 mai 2018, la légalité de différentes subdivisions de l'article 15 du projet restera incertaine.

EXAMEN DU TEXTE

Article 2

5. L'article 2, alinéa 1^{er}, 3°, du projet fait mention de l'acquisition d'une borne de recharge pour véhicule électrique dans le cadre du remplacement ou de la transformation visés dans cette disposition. Il a été demandé au délégué s'il convenait d'opérer, sur ce point, une distinction entre l'« acquisition » et l'« installation » et si seule l'acquisition entraînait en ligne de compte pour bénéficier de l'aide. Le délégué a répondu à cette question en ces termes :

« La question est d'autant plus judicieuse que :

1° la borne de chargement et son installation sont généralement acquises simultanément ;

2° le coût de la borne n'excède pas nécessairement le plafond de 2000 euros (en tenant compte du taux d'intervention de 50 %).

Par conséquent, si le Conseil d'État n'y voit pas d'objection, l'arrêté sera modifié pour inclure l'installation de la borne comme dépense éligible ».

⁴ Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle : voir notamment C.C., 18 mars 2010, n° 29/2010, B.16.1 ; C.C., 20 février 2020, n° 27/2020, B.17.

⁵ Cf. avis C.E. 68.936/AG du 7 avril 2021 sur un avant-projet de loi 'relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique', *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 1951/1, observation 101.

On peut marquer accord sur une modification du texte du projet en ce sens.

Article 5

6. On n'aperçoit pas la portée précise de l'exception inscrite à l'article 5, alinéa 1^{er}, du projet, à l'égard « des véhicules visés à l'article 5, § 1^{er}, 4^o, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 [visé dans ledit alinéa] ». À cet égard, le délégué a déclaré ce qui suit :

« L'intention exprimée par les mots 'Met uitzondering van de voertuigen bedoeld in artikel 5, § 1, 4^o, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone', qui figurent dans l'arrêté d'aide actuellement en vigueur, était d'exclure l'acquisition de ces catégories de véhicules du bénéfice de la prime. En effet, ces véhicules étaient autorisés à circuler dans la zone de basses émissions (LEZ), de sorte qu'aucune mis en conformité ne leur était imposée. Figuraient notamment parmi ces exceptions les véhicules prioritaires, visés à l'article 37 du Code de la route, et les véhicules des forces armées.

La disposition à laquelle il est renvoyé a toutefois été modifiée par un arrêté du 20 mai 2020.

Désormais, les exceptions se trouvent à l'article 5, § 2, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions. Il faudra dès lors que le Gouvernement modifie cette référence et étudie le renvoi vers tout ou partie de cette nouvelle disposition, dont l'objet est désormais plus large ».

Compte tenu des explications précitées, on adaptera la référence inscrite à l'article 5, alinéa 1^{er}, du projet.

Article 6

7. L'article 6, alinéa 2, du projet, s'énonce en ces termes :

« Les véhicules sont immatriculés dans la région, sauf pour les entreprises personnes physiques ou si le véhicule est immatriculé au nom de l'entreprise auprès de laquelle le crédit-bail est souscrit ».

Le délégué a commenté les exceptions au principe d'immatriculation des véhicules dans la région, dont fait état l'article 6, alinéa 2, du projet, comme suit :

« Deze voertuigen mogen, maar moeten niet, in het Gewest zijn ingeschreven.

Voor ondernemingen natuurlijke persoon wordt dit verantwoord door het feit dat het inschrijvingsadres telkens het domicilieadres is van de natuurlijke persoon. Een onderneming natuurlijke persoon die woont in het Vlaams Gewest, maar zijn vestigingseenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft, zou anders de facto uitgesloten zijn van de steun.

In het geval van financieringshuur (leasing) wordt het voertuig ingeschreven op naam van de leasingmaatschappij, die mogelijks geen vestiging heeft in het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest. Om leasing mogelijk te maken, is het dus nodig een uitzondering te voorzien ».

La justification avancée par le délégué à l'égard des entreprises personnes physiques peut également s'appliquer aux entreprises personnes morales ayant une unité d'établissement en Région de Bruxelles-Capitale⁶ qui réalisent l'investissement pour cette unité d'établissement spécifique. La différence de traitement entre les catégories concernées d'entreprises personnes morales et d'entreprises personnes physiques devra être justifiée dans la même mesure au regard du principe d'égalité garanti par la Constitution.

Il résulte en outre des explications fournies par le délégué au sujet de l'article 6, alinéa 2, du projet, que l'intention est de ne pas exclure du régime d'aide les entreprises personnes physiques qui n'ont pas leur domicile dans la Région de Bruxelles-Capitale mais qui y ont un établissement ou un siège d'exploitation. Toutefois, la question est de savoir si cet objectif est atteint compte tenu de la formulation actuelle de l'article 6, alinéa 2. En effet, il se déduit de l'article 2, alinéa 1^{er}, du projet, que le véhicule à remplacer (avec la borne de recharge acquise) doit être immatriculé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Si l'entreprise personne physique n'est pas domiciliée sur le territoire de cette région, le véhicule dont il est question ne sera cependant pas immatriculé dans la région concernée. Dans un souci de cohérence de la réglementation en projet, les auteurs du projet doivent vérifier si mieux ne vaut pas l'adapter sur ce point.

Article 8

8. Dans la troisième colonne du tableau figurant à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet (« Date de réception de la demande »), il est fait mention, en ce qui concerne la norme « Euro 4 », d'une période s'étendant du « 1^{er} octobre 2021 au 31 décembre 2023 ». Ainsi que l'a confirmé le délégué, la date du « 1^{er} octobre 2021 » doit être adaptée. Selon le délégué, l'intention est que la date concernée soit remplacée par la date d'entrée en vigueur de l'arrêté en projet. On peut souscrire à l'adaptation en ce sens du tableau concerné.

Dans ce cas, il semble qu'il faille également adapter en ce sens le tableau figurant à l'article 9, § 1^{er}, 3^o, du projet.

9. L'article 8, § 2, 1^o, du projet dispose que, pour pouvoir faire l'objet de l'aide, la transformation en véhicule rétrofit doit être réalisée par un professionnel autorisé à réaliser une telle transformation.

Il a été demandé au délégué de préciser quels sont les professionnels visés à l'article 8, § 2, 1^o, du projet et quelle disposition règle l'autorisation desdits professionnels. Le délégué a répondu :

⁶ Le fait que pour les investissements *ratione loci*, il doit effectivement y avoir un lien avec la Région de Bruxelles-Capitale résulte de l'article 4, alinéa 1^{er}, du projet.

« Er bestaat op dit moment geen specifieke toelating voor het ombouwen van een voertuig. Indien een dergelijke toelating ooit zou worden ingesteld, kan deze bepaling wel dienen om daarmee rekening te houden ».

Il ressort de cette réponse que, dans l'état actuel de la législation, la condition d'octroi de l'aide visée à l'article 8, § 2, 1°, du projet ne peut pas être respectée par le demandeur d'aide et que l'autorité qui accorde l'aide ne saurait non plus veiller au respect de cette condition. Aussi l'article 8, § 2, 1°, est, pour l'heure, sans objet et il est préférable, dans un souci de clarté, de l'omettre du projet.

Article 9

10. Dans le tableau inséré dans l'article 9, § 1^{er}, 3°, du projet, on remplacera dans le texte français de la colonne « Norme Euro », en ce qui concerne le diesel, la mention « Véhicules N1 de classe II et III: Euro 6d-TEMP » par la mention « Véhicules N1 de classe II ou III: Euro 6d-TEMP ».

Article 17

11. À l'article 17 du projet, la mention d'une date précise d'entrée en vigueur fait pour l'instant défaut. Aux dires du délégué, l'intention est de faire entrer en vigueur l'arrêté à élaborer le 22 novembre 2021. Il devra dès lors encore être fait mention de cette date dans l'article 17 du projet.

Annexe

12. Sous le E, les mots « Dans production et distribution d'eau » du texte français ne concordent pas avec les mots « In distributie van water » figurant dans la version néerlandaise. Une discordance apparaît également sous le M entre les textes français et néerlandais (« activités spécialisées » ; « vrije beroepen »). Ces discordances doivent être éliminées.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME