



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 71.568/3
van 21 juni 2022

avis 71.568/3
du 21 juin 2022

over

sur

een 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’

un avant-projet d’ordonnance
‘portant sur l’électromobilité et
exposant les éléments essentiels du
traitements 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’

Op 23 mei 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met klimaattransitie, leefmilieu, energie en participatieve democratie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een 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’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 14 juni 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Tim CORTHAUT, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 juni 2022.

*

Le 23 mai 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un 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’.

L'avant-projet a été examiné par la troisième chambre le 14 juin 2022. La chambre était composée de Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre, Jeroen VAN NIEUWENHOVE et Koen MUYLLE, conseillers d'État, Jan VELAERS et Bruno PEETERS, assesseurs, et Astrid TRUYENS, greffier.

Le rapport a été présenté par Tim CORTHAUT, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 21 juin 2022.

*

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 rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voorziet, vooreerst, in een regeling voor de oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op de openbare weg, dit ter gedeeltelijke, en overigens laattijdige,² 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’ (artikel 2 van het voorontwerp). Daarnaast wordt ook de verwerking van persoonsgegevens geregeld voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone.

Vooreerst wordt de ordonnantie van 2 mei 2013 ‘houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing’ (hierna: het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing) gewijzigd (artikelen 3 tot 11). In titel 3 van boek 2 van dat wetboek wordt een hoofdstuk 4 (‘Oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op de openbare weg’) ingevoegd (artikel 3). In afdeling 1 van dat hoofdstuk (‘Algemeenheden’) wordt in een aantal definities voorzien (artikelen 4 en 5). In afdeling 2 (‘Uitrol van een infrastructuur van publiek toegankelijke oplaadpunten’) wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (hierna: de regering) belast met het opstellen van een plan voor de uitrol van een publieke laadinfrastructuur en wordt de interoperabiliteit van de oplaadpunten geregeld (artikelen 6 tot 8). In afdeling 3 (‘Gewestelijke cartografie van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg’) worden Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit belast met het opstellen van een “gewestelijke cartografie van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg” (artikelen 9 en 10). Daarnaast wordt artikel 3.2.27 van hetzelfde wetboek aangevuld met een regeling voor de verwerking van persoonsgegevens (artikel 11).

Vervolgens wordt de ordonnantie van 19 juli 2001 ‘betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ gewijzigd (artikelen 12 tot 15). Zo wordt artikel 7, § 7, van die ordonnantie vervangen teneinde de oprichting van privénetten toe te laten om de aansluiting van oplaadpunten te bevorderen (artikel 12). In artikel 16 van die ordonnantie wordt in een meldingsplicht van nieuwe oplaadpunten voorzien (artikel 13). Ook wordt de openbardienstverplichting van de netbeheerder waarin artikel 24bis, § 1, 12°, van de ordonnantie van 19 juli 2001 voorziet, uitgebreid tot de begeleiding bij de aankoop van elektrische voertuigen (artikel 14) en worden de contracten voor elektriciteitslevering die

¹ Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² Uit artikel 11, lid 1, van richtlijn 2014/94/EU vloeit voort dat de omzettingstermijn is verstreken op 18 november 2016.

uitsluitend bestemd is voor de elektrische bevoorrading van een oplaadpunt, vrijgesteld van een reeks openbaredienstverplichtingen (artikel 15).

Ten slotte wordt 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’ gewijzigd teneinde de openbaredienstverplichting van de netbeheerder waarin die bepaling voorziet, uit te breiden tot de aankoop van op gas rijdende voertuigen (artikel 16).

ALGEMENE OPMERKINGEN

3.1. Zoals vermeld strekt het voorontwerp tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2014/94/EU. Zelfs al is die omzetting beperkt tot de bepalingen over de publiek toegankelijke oplaadpunten, uit wat volgt blijkt dat ze onvolkomen is.

3.2. Zo moet de Nederlandse tekst van de definitie van het begrip “oplaadpunt voor hoog vermogen” in het ontworpen artikel 2.3.63, 4°, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (artikel 5 van het voorontwerp) in lijn worden gebracht met de – gerectificeerde³ – tekst van artikel 2, punt 5), van richtlijn 2014/94/EU, en met de Franse tekst van het voorontwerp, door te schrijven “meer dan 22kW” (in plaats van “hoogstens 22kW”).

3.3. Luidens het ontworpen artikel 2.3.65, § 1, 1°, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (artikel 8 van het voorontwerp) kan elke *eigenaar* van een publiek toegankelijk oplaadpunt vrijelijk elektriciteit verwerven bij elke leverancier in de zin van de ordonnantie van 19 juli 2001. Uit artikel 4, lid 8, van richtlijn 2014/94/EU vloeit evenwel voort dat de vrije leverancierskeuze moet worden gewaarborgd in hoofde van de *exploitant* van een publiek toegankelijk oplaadpunt, en niet in hoofde van de eigenaar ervan.

3.4. In het ontworpen artikel 2.3.65, § 1, 4°, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (artikel 8 van het voorontwerp) wordt bepaald dat de exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt verplicht is zijn diensten op contractuele, niet-discriminerende en transparante basis te verlenen aan elke klant van de oplaaddiensten voor elektrische voertuigen, dit ter omzetting van artikel 4, lid 10, van richtlijn 2014/94/EU. Uit die richtlijnbeepaling vloeit echter voort dat ook de prijzen die aangerekend worden door de exploitanten van oplaadpunten redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken moeten zijn. Het voorontwerp moet bijgevolg in die zin worden aangevuld.

3.5. Voorts lijkt artikel 4, lid 11, van richtlijn 2014/94/EU, naar luid waarvan de lidstaten ervoor zorgen dat distributienetbeheerders op een niet-discriminerende basis samenwerken met personen die publiek toegankelijke oplaadpunten installeren of exploiteren, niet te zijn omgezet. Het bestaande artikel 24, § 1, 3°, van de ordonnantie van 19 juli 2001 kan daartoe alvast niet volstaan, vermits de in die bepaling vervatte openbaredienstverplichting

³ Rectificatie van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 ‘betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen’ (PB L 307 van 28 oktober 2014).

beperkt is tot het nemen en uitvoeren van de nodige technische maatregelen om toe te laten dat de elektrische bevoorrading van een oplaadpunt het voorwerp kan uitmaken van een ander contract dan het contract voor de levering van elektriciteit aan de woning of de lokalen waar dit oplaadpunt gelegen is. Ook op dit punt moet het voorontwerp bijgevolg worden aangevuld.

3.6. Uit wat voorafgaat vloeit voort dat de afstemming van het voorontwerp met richtlijn 2014/94/EU nog grondig moet worden nagekeken.

Het verdient bovendien aanbeveling om aan de memorie van toelichting bij het voorontwerp een omzettingstabel toe te voegen, zodat de volledigheid van de omzetting kan worden aangetoond.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 10

4. Naar luid van het ontworpen artikel 2.3.66, § 1, eerste lid, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing hebben Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit 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.

Aangezien Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit er echter enkel mee worden belast *een kaart* te maken met daarop de publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg, moet in het ontworpen artikel 2.3.66, § 1, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing het woord “cartografie” telkens worden vervangen door het woord “kaart”. In paragraaf 2 van die bepaling schrijve men “Deze gewestelijke kaart” (in plaats van “Deze gewestelijke cartografie”) en “op die kaart” (in plaats van “door die cartografie”).

Artikel 11

5.1 In het ontworpen artikel 3.2.27, § 2, eerste lid, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt niet zozeer de verwerking van persoonsgegevens geregeld bij het verlenen van steunmaatregelen in het kader van de lage-emissiezone, maar wordt veeleer bepaald waaruit de steunmaatregelen bedoeld in het bestaande artikel 3.2.27, dat paragraaf 1 wordt, kunnen bestaan.

Die bepaling sluit dus veel meer aan bij het ontworpen artikel 3.2.27, § 1, en kan dan ook beter aan die bepaling worden toegevoegd. De rest van het ontworpen artikel 3.2.27, § 2, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing zal dan enkel nog betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens.

5.2 In het ontworpen artikel 3.2.27, § 2, tweede lid, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing worden de persoonsgegevens vermeld die “[m]et het oog op de toekenning, het onderzoek van de gerechtigden, het beheer van en de controle op deze

steunmaatregelen, inclusief de sanctiënering in het geval van misbruik” kunnen worden verzameld en verwerkt.

Er moet aan worden herinnerd dat overeenkomstig artikel 5, lid 1, c), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘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)’ elke verwerking van persoonsgegevens beperkt moet zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt („minimale gegevensverwerking”). Ofschoon het ontworpen artikel 3.2.37, § 2, tweede lid, rechtsgrond biedt voor de verdere regeling van de verwerking van de in die bepaling vermelde persoonsgegevens met het oog op de in die bepaling vermelde doeleinden, mag uit de loutere vermelding van de in de punten 1° tot 8° opgesomde gegevens dan ook niet worden afgeleid dat elke verwerking ervan noodzakelijk is. Integendeel, de regering zal bij de nadere regeling van het gebruik van persoonsgegevens overeenkomstig het ontworpen artikel 3.2.27, § 2, zesde lid, van het Brussels Wetboek Lucht, Klimaat en Energiebeheersing telkens moeten nagaan welke verwerking van persoonsgegevens noodzakelijk is voor, respectievelijk, het toekennen, het beheer, de controle van de steunmaatregel en de sanctiënering in geval van misbruik.

Artikel 12

6. De mogelijkheid die uit het ontworpen artikel 7, § 7, tweede lid, van de ordonnantie van 19 juli 2001 voortvloeit om via privénetten de exploitatie van laadpalen toe te laten, brengt met zich dat ook de eigenaar van een dergelijk privénet moet worden onderworpen aan de verplichting waarin artikel 4, lid 11, van richtlijn 2014/94/EU voorziet om op een niet-discriminerende basis samen te werken met personen die publiek toegankelijke oplaadpunten installeren of exploiteren. Het ontworpen artikel 7, § 7, zou met een regeling in die zin moeten worden aangevuld.⁴

*

⁴ De vrije leverancierskeuze die wordt vereist door artikel 4, leden 8 en 12, van richtlijn 2014/94/EU, lijkt daarentegen voldoende gewaarborgd door het ontworpen artikel 2.3.65, § 1, 1°, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, onder voorbehoud van opmerking 3.3, en door het bestaande artikel 13, eerste lid, van de ordonnantie van 19 juli 2001.

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 ¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. L'avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale soumis pour avis instaure, en premier lieu, un dispositif relatif à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques en voirie, transposant ainsi partiellement, et tardivement ² d'ailleurs, la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 'sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs' (article 2 de l'avant-projet). Par ailleurs, il règle également le traitement de données à caractère personnel pour l'octroi des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions.

Tout d'abord, 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 bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie) est modifiée (articles 3 à 11). Dans le titre 3 du livre 2 de ce Code, il est inséré un chapitre 4 ('Infrastructure de recharge en voirie pour véhicules électriques » (article 3). La section 1 de ce chapitre ('Généralités') énumère un certain nombre de définitions (articles 4 et 5). La section 2 ('Déploiement d'une infrastructure de points de recharge ouverts au public') charge le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après : le gouvernement) de déterminer un plan de déploiement d'une infrastructure de recharge ouverte au public et règle l'interopérabilité des points de recharge (articles 6 à 8). La section 3 ('Cartographie régionale des points de recharge ouverts au public en voirie') confie à Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité la mission d'établir une « cartographie régionale des points de recharge ouverts au public en voirie » (articles 9 et 10). En outre, l'article 3.2.27 du même Code est complété par des règles concernant le traitement des données à caractère personnel (article 11).

Ensuite, l'ordonnance du 19 juillet 2001 'relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale' est modifiée (articles 12 à 15). Ainsi, l'article 7, § 7, de cette ordonnance est remplacé afin d'autoriser la création de réseaux privés pour favoriser le raccordement de points de recharge (article 12). L'article 16 de cette ordonnance prévoit une obligation de communiquer les nouveaux points de recharge (article 13). L'obligation de service public du gestionnaire de réseau qu'instaure l'article 24bis, § 1^{er}, 12°, de l'ordonnance du 19 juillet 2001, est étendue à l'accompagnement lors de l'acquisition de véhicules électriques (article 14) et les contrats de fourniture d'électricité destinés exclusivement à l'approvisionnement électrique d'un point de recharge sont dispensés d'une série d'obligations de service public (article 15).

¹ S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité avec les normes supérieures.

² Il résulte de l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE que le délai de transposition a expiré le 18 novembre 2016.

Enfin, l'article 18bis, § 1^{er}, 8°, de l'ordonnance du 1^{er} 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' est modifié afin d'étendre l'obligation de service public du gestionnaire de réseau, prévue dans cette disposition, à l'acquisition de véhicules roulant au gaz (article 16).

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

3.1. Comme il a été indiqué, l'avant-projet a pour objet de transposer partiellement la directive 2014/94/UE. Même si cette transposition se limite aux dispositions relatives aux points de recharge ouverts au public, il résulte des observations suivantes qu'elle est imparfaite.

3.2. Ainsi, le texte néerlandais de la définition de la notion « point de recharge électrique à haute puissance » donnée à l'article 2.3.63, 4°, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (article 5 de l'avant-projet) doit-il être aligné sur le texte – rectifié³ – de l'article 2, point 5), de la directive 2014/94/UE, ainsi que sur le texte français de l'avant-projet, en écrivant « meer dan 22kW » (au lieu de « hoogstens 22kW »).

3.3. Aux termes de l'article 2.3.65, § 1^{er}, 1°, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (article 8 de l'avant-projet), 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. Or, il résulte de l'article 4, paragraphe 8, de la directive 2014/94/UE que le libre choix du fournisseur doit être garanti à l'*exploitant* d'un point de recharge ouvert au public, et non pas au propriétaire de celui-ci.

3.4. En vue de la transposition de l'article 4, paragraphe 10, de la directive 2014/94/UE, l'article 2.3.65, § 1^{er}, 4°, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (article 8 de l'avant-projet) dispose que l'exploitant d'un point de recharge ouvert au public a l'obligation de fournir son service à tout client des services de recharge de véhicules électriques sur une base contractuelle, non discriminatoire et transparente. Il résulte toutefois de cette disposition de la directive que les prix pratiqués par les exploitants des points de recharge doivent également être raisonnables, aisément et clairement comparables. Aussi l'avant-projet sera-t-il complété en ce sens.

3.5. Ensuite, l'article 4, paragraphe 11, de la directive 2014/94/UE, aux termes duquel les États membres veillent à ce que les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent sur une base non discriminatoire avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public, ne paraît pas avoir été transposé. L'article 24, § 1^{er}, 3°, actuel, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 ne peut en tout cas suffire à cet effet, puisque l'obligation de service public inscrite dans cette disposition se limite à prendre et mettre en œuvre les mesures techniques nécessaires permettant que l'approvisionnement électrique d'un point de recharge fasse l'objet

³ Rectification 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' (JO L 307 du 28 octobre 2014).

d'un contrat autre que le contrat de fourniture d'électricité à l'habitation ou aux locaux où se trouve ce point de recharge. Par conséquent, l'avant-projet sera complété sur ce point aussi.

3.6. Il résulte de ce qui précède que l'alignement de l'avant-projet sur la directive 2014/94/UE devra encore faire l'objet d'un examen approfondi.

Il est en outre recommandé de joindre un tableau de transposition à l'exposé des motifs de l'avant-projet, de sorte que le caractère complet de la transposition puisse être démontré.

EXAMEN DU TEXTE

Article 10

4. Aux termes de l'article 2.3.66, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, 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.

Attendu toutefois que Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité sont uniquement chargés d'établir *une carte* affichant les points de recharge ouverts au public en voirie, on remplacera chaque fois le mot « cartographie » par le mot « carte » à l'article 2.3.66, § 1^{er}, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie. Au paragraphe 2 de cette disposition, on écrira « Cette carte régionale » (au lieu de « Cette cartographie régionale »).

Article 11

5.1. L'article 3.2.27, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ne règle pas tant le traitement des données à caractère personnel lors de l'octroi de mesures d'accompagnement dans le cadre de la zone de basses émissions mais précise plutôt en quoi peuvent consister les mesures d'accompagnement visées à l'article 3.2.27 actuel, qui devient le paragraphe 1^{er}.

Cette disposition se rapproche donc bien davantage de l'article 3.2.27, § 1^{er}, en projet, et il serait dès lors préférable de l'ajouter à cette disposition. Dans ce cas, le reste de l'article 3.2.27, § 2, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ne concernera plus que le traitement des données à caractère personnel.

5.2 L'article 3.2.27, § 2, alinéa 2, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie mentionne les données à caractère personnel qui peuvent être collectées et traitées « [e]n 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 ».

Il y a lieu de rappeler que conformément à l'article 5, paragraphe 1, c), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 '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)', tout traitement de données à caractère personnel doit être limité à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées (« minimisation des données »). Dès lors, bien que l'article 3.2.37, § 2, alinéa 2, en projet, procure un fondement légal permettant de fixer les modalités du traitement des données à caractère personnel mentionnées dans cette disposition pour les finalités qui y sont évoquées, il ne peut se déduire de la simple mention des données énumérées aux points 1° à 8° que chaque traitement de ces données soit nécessaire. Au contraire, lorsqu'il fixera les modalités de l'utilisation des données à caractère personnel conformément à l'article 3.2.27, § 2, alinéa 6, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, le gouvernement devra chaque fois vérifier quel traitement de données à caractère personnel est nécessaire respectivement pour l'octroi, la gestion et le contrôle de la mesure d'accompagnement ainsi que la sanction en cas d'abus.

Article 12

6. La possibilité, qui découle de l'article 7, § 7, alinéa 2, en projet, de l'ordonnance du 19 juillet 2001, d'autoriser l'exploitation de bornes de recharge par des réseaux privés, a pour conséquence que le propriétaire d'un tel réseau privé doit lui aussi être soumis à l'obligation prévue à l'article 4, paragraphe 11, de la directive 2014/94/UE de coopérer sur une base non discriminatoire avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public. L'article 7, § 7, en projet, devrait être complété par une disposition en ce sens ⁴.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

⁴ Le libre choix du fournisseur requis par l'article 4, paragraphes 8 et 12, de la directive 2014/94/UE, semble en revanche être suffisamment garanti par l'article 2.3.65, § 1^{er}, 1°, en projet, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, sous réserve de l'observation formulée au point 3.3, ainsi que par l'article 13, alinéa 1^{er}, actuel, de l'ordonnance du 19 juillet 2001.