CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 76.401/4
du 3 juin 2024

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 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 76.401/4
van 3 juni 2024

over

een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto'

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

Le 6 mai 2024, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière 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 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 juin 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Philippe DE BRUYCKER, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 juin 2024.

*

Op 6 mei 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid 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 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 juni 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Philippe DE BRUYCKER, assessor, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 juni 2024.

*

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale figurant dans le dossier joint à la demande d'avis mentionne que le projet examiné ne présenterait pas d'implication budgétaire.

L'article 48, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 'portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile' énonce cependant :

> « Chaque opérateur paye à la Région une redevance annuelle pour l'utilisation du domaine public.
>
> Cette redevance est calculée sur base du type et du nombre maximal de véhicules mis en service par l'opérateur au cours de l'année.
>
> Elle s'élève au montant de :
>
> 1° 35 euros par vélo ;
>
> 2° 50 euros par vélo cargo ;
>
> 3° 50 euros par trottinette ;
>
> 4° 60 euros par scooter ».

L'article 2 du projet (article 5 en projet de l'arrêté du 13 juillet 2023) fixe le nombre maximum de licences pour le cyclopartage en flotte libre qui peuvent être délivrées, ainsi que le nombre maximum de véhicules en service par licence délivrée. Cette disposition joue donc un rôle déterminant pour l'estimation du montant des redevances annuelles qui seront perçues en application de l'article 48, § 1er, de l'arrêté du 13 juillet 2023.

Le projet doit dès lors être soumis à l'avis de l'Inspecteur des Finances ainsi qu'à l'accord du Ministre du Budget, conformément aux articles 37 et 62 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 décembre 2021 'relatif au contrôle budgétaire, à l'établissement du budget, aux modifications du budget et au monitoring de l'exécution du budget de l'entité régionale'.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

2. La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale figurant dans le dossier joint à la demande d'avis mentionne également, à propos de l'absence de consultation de la Commission régionale de la Mobilité :

> « L'article 21, § 2 de l'ordonnance du 13 octobre 2023 instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière prévoit que 'Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sollicite l'avis de la [CRM] sur les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêtés et les projets qui revêtent une importance stratégique en matière de mobilité et de travaux publics ou qui ont un impact important sur la mobilité et qui appartiennent à un autre domaine politique'.
>
> Dans la mesure ou le présent projet est avant tout un arrêté correctif qui ne revêt en aucun cas un caractère stratégique, l'avis de la Commission régionale de la Mobilité ne sera pas demandé ».

Pour ce qui concerne l'absence de consultation du Conseil de l'Environnement, cette note expose également :

> « En vertu de l'article 4 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale réglant l'institution, la composition et le fonctionnement du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis du Conseil de l'Environnement doit être demandé 'sur tout projet d'ordonnance et d'arrêté réglementaire en matière d'environnement concernant la Région de Bruxelles-Capitale'.
>
> Le présent projet visant essentiellement des modifications formelles et non fondamentales, il n'a pas, en lui-même, un impact sur l'environnement. L'avis du Conseil de l'Environnement ne sera pas demandé ».

Le projet examiné vise à remplacer des dispositions essentielles de l'arrêté du 13 juillet 2023, relatives notamment au nombre maximum de licences pouvant être octroyées, au nombre maximum de véhicules pouvant être exploités par les titulaires de licences, ainsi qu'aux critères de désignation des titulaires de licences. Dès lors, il ne peut être considéré comme étant « un arrêté correctif », « visant essentiellement des modifications formelles et non fondamentales ».

Par conséquent, le projet examiné doit, comme cela avait été le cas pour l'arrêté du 13 juillet 2023, être soumis à l'avis de la Commission régionale de la Mobilité, du Conseil de l'Environnement et de Brupartners.

3. Si l'accomplissement de ces formalités devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

L'alinéa 1er sera complété afin d'y viser plus précisément les dispositions de l'ordonnance du 29 novembre 2018 'relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile' qui constituent le fondement juridique du projet. Il s'agit des articles 4 et 6, modifiés par l'ordonnance du 17 mars 2022, et de l'article 10.

DISPOSITIF

Article 2

L'article 5 en projet est identique à l'article 5 de l'arrêté du 13 juillet 2023, dont la suspension de l'exécution a été ordonnée par l'arrêt du Conseil d'État n° 259.609 du 24 avril 2024.

La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale figurant dans le dossier joint à la demande d'avis expose à cet égard :

> « L'article 5 de l'arrêté prévoit le nombre de licences qui peuvent être attribuées et le nombre de véhicules par type de licences. Ces nombres sont exprimés sous forme de fourchette. Cet article a été suspendu par le Conseil d'État pour une raison purement formelle : la motivation du choix de ces nombres ne figurait pas dans la note au gouvernement précédant l'arrêté. Le fond de cet article n'est pas contesté.
>
> Techniquement, il est donc proposé de remplacer cet article par un article identique et d'indiquer la motivation dans le préambule de l'arrêté ».

Contrairement à ce qu'indique cette note, le moyen jugé sérieux et ayant conduit à la suspension de l'exécution de l'article 5 par la section du contentieux administratif du Conseil d'État n'est pas lié à un vice de motivation formelle. S'agissant d'un acte réglementaire, le moyen invoqué concernait le respect du « principe général de la motivation interne ou matérielle d'un acte administratif [lequel] impose que cet acte repose sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, qui doivent résulter du dossier administratif sur la base duquel le Conseil d'État doit être en mesure d'exercer le contrôle de légalité qui lui incombe » [1].

[1] C.E. (15e ch.), 24 avril 2024, n° 259.609, SPRL BEE RIDE, point VIII.2, page 13.

#LW-AGGYNDBBA-HGEABVT#

Sur ce point, et même si les considérants repris dans le préambule du projet apportent un début d'explication quant au nombre total « souhaitable » de véhicules de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale [2], il doit être constaté que le dossier joint à la demande d'avis n'apporte aucune explication ni pour ce qui concerne le nombre maximum de licences fixé, pour chacune des cinq catégories de licences, à l'article 5, § 1er, en projet (lequel diffère en outre selon la catégorie de licence, sans qu'aucune explication ne résulte du dossier joint à la demande d'avis), ni pour ce qui concerne le nombre maximum de véhicules par licence, prévu par l'article 5, § 2, en projet (lequel diffère également selon la catégorie de véhicules, ici aussi sans qu'aucune explication ne résulte du dossier joint à la demande d'avis).

Il revient à l'auteur du projet d'être en mesure d'apporter la justification tant du nombre maximum de licences que du nombre maximum de véhicules par licence, pour chacune des catégories prévues.

Article 3

L'article 11 en projet est identique à l'article 11 de l'arrêté du 13 juillet 2023, à la seule exception des 8° et 9° du paragraphe 1er, qui ont été omis.

La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale figurant dans le dossier joint à la demande d'avis justifient cette modification dans les termes suivants :

> « L'article 11 reprend les critères qui doivent être utilisés par le ministre compétent lorsqu'il attribue les licences. L'article entier a été suspendu, car deux des neuf critères n'étaient pas prévus dans l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transport en flotte libre constituant une alternative à la voiture (ci-après 'l'ordonnance de 2018'). Bruxelles Mobilité nous confirme en outre que ces deux critères n'ont eu aucune incidence dans l'établissement du classement des candidatures.
>
> I1 est donc proposé de supprimer les critères repris aux points 8° et 9°, ce qui permettra d'expurger cet article de son vice ».

Il est pris acte de cette explication. Il convient toutefois de relever que les critères de sélection énumérés à l'article 11, § 1er, 1° à 7°, en projet, diffèrent sensiblement des conditions d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre fixées à l'article 4, § 1er, de l'ordonnance du 29 novembre 2018, lequel dispose :

> « Le Gouvernement fixe les conditions d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre. Ces conditions portent sur :
>
> – la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, et en particulier sur le libre passage des piétons, cyclistes et autres usagers des aménagements pour piétons et cyclistes ;

[2] Ce début d'explication semble toutefois demeurer insuffisant et lacunaire. La section de législation n'aperçoit notamment pas comment une estimation d'un besoin de 20.000.000 trajets par an dans les prochaines années (septième considérant), combiné avec une rotation optimale située entre 3 et 5 locations par jour (sixième considérant), aboutit à une flotte souhaitable de 8.000 à 11.000 véhicules (huitième considérant). Ces derniers chiffres ne s'accordent également pas avec ceux du nombre maximum de licences multiplié par le nombre maximum de véhicules par licence, fixés à l'article 5 en projet.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

– la sécurité routière ;

– la santé publique et l'environnement ;

– le respect de la réglementation sociale et fiscale ;

– la protection de la vie privée des utilisateurs, à savoir l'usage de leurs données personnelles par les opérateurs ;

– l'acquisition de connaissances sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité ;

– le respect des règles de stationnement ;

– la communication des informations nécessaires à l'intégration dans les services numériques de mobilité multimodale de la Région bruxelloise, selon des modalités définies par le Gouvernement par voie d'arrêté ;

– et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différents types de cycles partagés ».

Les critères énumérés à l'article 11, § 1er, en projet seront revus afin d'assurer une exécution fidèle et complète de l'ordonnance du 29 novembre 2018.

Articles 4 et 5

Les articles 4 et 5 visent à remplacer les articles 29 et 30 de l'arrêté du 13 juillet 2023. La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale figurant dans le dossier joint à la demande d'avis mentionne à cet égard :

« Article 29

Cet article traite des données qui doivent être transmises par les opérateurs à Bruxelles Mobilité. Le Conseil d'État a estimé que sa formulation ne respectait pas les exigences du RGPD. À nouveau, l'article entier est suspendu alors que la critique ne porte en réalité que sur les points 1 ° à 3° du premier paragraphe.

I1 est donc proposé de supprimer l'exigence de transmission de ces données tant que l'ordonnance de 2018 n'a pas été adaptée sur ce point.

Article 30

Cet article vise également la transmission de données à Bruxelles Mobilité et il a également été suspendu pour sa contrariété aux principes du RGPD.

À l'instar de ce qui est prévu pour l'article 29, il est prévu d'expurger cet article de toutes les dispositions qui pourraient être relatives à des données personnelles dans l'attente d'une base légale plus solide ».

#LW-AGGYNDBBA-HGEABVT#

L'intention de l'auteur du projet de ne pas organiser de traitement de données à caractère personnel dans le cadre de ces deux dispositions est exprimée dans le onzième considérant du préambule du projet, lequel énonce :

> « Considérant que les données de géolocalisation des véhicules de cyclopartage disponibles à la location sont transmises dans un format standard international disponible en open data et considérant que ces données ne sont en aucun cas des données à caractère personnel étant donné qu'elles concernent uniquement des véhicules inutilisés ».

Cette précision gagnerait à figurer de manière explicite dans le dispositif. L'article 30 en projet sera complété en ce sens.

*

#LW-AGGYNDBBA-HGEABVT#

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier staat dat het voorliggende ontwerp geen weerslag op de begroting heeft.

Artikel 48, § 1, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 'houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto' bepaalt evenwel :

> "Elke operator betaalt aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een jaarlijkse retributie voor het gebruik van het openbaar domein.
>
> Deze retributie wordt berekend op basis van het soort en het maximumaantal voertuigen dat de operator in de loop van het jaar in gebruik heeft.
>
> De retributie bedraagt:
>
> 1° 35 euro per fiets;
>
> 2° 50 euro per vrachtfiets;
>
> 3° 50 euro per step;
>
> 4° 60 euro per scooter."

In artikel 2 van het ontwerp (ontworpen artikel 5 van het besluit van 13 juli 2023) wordt het maximumaantal vergunningen vastgesteld dat afgegeven mag worden voor fietsdelen met een vrije vloot, alsook het maximumaantal voertuigen in dienst per afgegeven vergunning. Die bepaling speelt dus een determinerende rol voor de raming van het bedrag van de jaarlijkse retributies die geïnd zullen worden met toepassing van artikel 48, § 1, van het besluit van 13 juli 2023.

Derhalve moet het ontwerp voor advies aan de inspecteur van Financiën en voor akkoordbevinding aan de minister van Begroting voorgelegd worden, overeenkomstig de artikelen 37 en 62 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 december 2021 'betreffende de begrotingscontrole, de begrotingsopmaak, de begrotingswijzigingen en de monitoring van de uitvoering van de begroting van de gewestelijke entiteit'.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

2. In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier staat in verband met het niet raadplegen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie eveneens het volgende:

> "Artikel 21, § 2 van de ordonnantie van 13 oktober 2023 tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid bepaalt dat 'De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is verplicht het advies van de commissie in te winnen over ontwerpen van ordonnanties, ontwerpbesluiten en projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren'.
>
> Aangezien dit project in de eerste plaats een correctief besluit is en geenszins van strategische aard, zal het advies van de Gewestelijke Mobiliteitcommissie niet worden gevraagd."

Wat het niet raadplegen van de Raad voor het Leefmilieu betreft, staat in die nota voorts:

> "Krachtens artikel 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 maart 1990 houdende de regeling van de oprichting, de samenstelling en de werking van de Raad voor het Leefmilieu voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, het advies van de Raad voor het Leefmilieu moet worden gevraagd 'over alle ordonnantie- en reglementaire besluitsontwerpen inzake leefmilieu betreffende het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest'.
>
> Aangezien dit project hoofdzakelijk formele en geen fundamentele veranderingen inhoudt, heeft het op zich geen gevolgen voor het milieu. Het advies van de Raad voor het Leefmilieu zal niet worden gevraagd."

Het voorliggende ontwerp strekt tot vervanging van essentiële bepalingen van het besluit van 13 juli 2023 in verband met inzonderheid het maximumaantal af te geven vergunningen, het maximumaantal door de vergunninghouders te exploiteren voertuigen en de criteria voor de aanwijzing van de vergunninghouders. Het kan dan ook niet beschouwd worden als "een correctief besluit" dat "hoofdzakelijk formele en geen fundamentele veranderingen inhoudt".

Bijgevolg moet het voorliggende ontwerp, net zoals het besluit van 13 juli 2023, voor advies voorgelegd worden aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Raad voor het Leefmilieu en Brupartners.

3. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst naar aanleiding van het vervullen van die vormvereisten nog wijzigingen zou ondergaan die niet louter vormelijk zijn en niet voortvloeien uit het gevolg dat aan dit advies wordt gegeven, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen op hun beurt om advies aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd, overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten 'op de Raad van State'.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

Het eerste lid moet aldus aangevuld worden dat daarin meer specifiek verwezen wordt naar de bepalingen van de ordonnantie van 29 november 2018 'betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto' die rechtsgrond bieden voor het ontwerp, inzonderheid de artikelen 4 en 6, gewijzigd bij de ordonnantie van 17 maart 2022, en artikel 10.

DISPOSITIEF

Artikel 2

Het ontworpen artikel 5 is een exacte weergave van artikel 5 van het besluit van 13 juli 2023, waarvan de schorsing van de tenuitvoerlegging bevolen is bij arrest nr. 259.609 van 24 april 2024 van de Raad van State.

In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier staat in dat verband het volgende:

> "Artikel 5 van het besluit specificeert het aantal vergunningen dat kan worden afgegeven en het aantal voertuigen per type vergunning. Deze aantallen worden uitgedrukt in een vork. Dit artikel werd door de Raad van State opgeschort om een zuiver formele reden: de redenen voor de keuze van deze aantallen werden niet gegeven in de nota aan de regering die aan het besluit voorafging. De inhoud van dit artikel staat niet ter discussie.
>
> Technisch gezien wordt dus voorgesteld dit artikel te vervangen door een identiek artikel en de motivering in de preambule van het besluit op te nemen."

In tegenstelling tot wat in die nota staat, houdt het ernstig middel dat geleid heeft tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van artikel 5 door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geen verband met een fout inzake formele motivering. Omdat het om een verordenende handeling ging, betrof het aangevoerde middel de naleving van het "principe général de la motivation interne ou matérielle d'un acte administratif [lequel] impose que cet acte repose sur des motifs exacts, pertinents et admissibles, qui doivent résulter du dossier administratif sur la base duquel le Conseil d'État doit être en mesure d'exercer le contrôle de légalité qui lui incombe".[1]

[1] RvS (15e k.), 24 april 2024, nr. 259.609, SPRL BEE RIDE, punt VIII.2, 13.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

Ook al wordt in de overwegingen in de aanhef van het ontwerp een aanzet tot uitleg gegeven wat het "gewenste" aantal fietsdeelvoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft,[2] toch is op dat punt de vaststelling dat in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier geen uitleg gegeven wordt aangaande het vastgesteld maximumaantal vergunningen, voor elk van de vijf categorieën van vergunning, bedoeld in het ontworpen artikel 5, § 1, (welk aantal overigens verschilt naar gelang van de categorie van vergunning, zonder dat daarvoor enige uitleg gegeven wordt in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier), noch aangaande het maximumaantal voertuigen per vergunning, bedoeld in het ontworpen artikel 5, § 2, (welk aantal eveneens verschilt naar gelang van de categorie van voertuigen, andermaal zonder enige uitleg in het bij de adviesaanvraag gevoegd dossier).

De steller van het ontwerp moet, voor elk van de beoogde categorieën, zowel het maximumaantal vergunningen als het maximumaantal voertuigen per vergunning kunnen verantwoorden.

Artikel 3

Het ontworpen artikel 11 is een exacte weergave van artikel 11 van het besluit van 13 juli 2023, met uitzondering van de punten 8° en 9° van paragraaf 1, die weggelaten zijn.

In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier wordt die wijziging verantwoord in de volgende bewoordingen:

> "Artikel 11 bevat de criteria die de bevoegde minister moet hanteren bij de toekenning van vergunningen. Het volledige artikel werd geschorst omdat twee van de negen criteria niet waren voorzien in de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (hierna 'de ordonnantie van 2018'). Brussel Mobiliteit bevestigt ook dat deze twee criteria geen invloed hadden op de rangschikking van de aanvragen.
>
> Daarom wordt voorgesteld om de criteria in de punten 8° en 9° te schrappen, waardoor het gebrek in dit artikel wordt weggewerkt."

Er wordt akte genomen van die uitleg. Er dient evenwel op gewezen te worden dat de in het ontworpen artikel 11, § 1, 1° tot 7°, opgesomde selectiecriteria gevoelig verschillen van de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning voor vrije vloot fietsdelen vervat in artikel 4, § 1, van de ordonnantie van 29 november 2018, dat bepaalt:

> "De Regering legt de voorwaarden vast voor het verkrijgen van een vergunning voor vrije vloot fietsdelen. Deze voorwaarden hebben betrekking op:
>
> – het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte en in het bijzonder op de vrije doorgang van voetgangers, fietsers en andere gebruikers van inrichtingen voor voetgangers en fietsers;

[2] Die aanzet tot uitleg lijkt evenwel onvoldoende en lacunair. De afdeling Wetgeving ziet met name niet in hoe de raming van de vraag naar 20.000.000 verplaatsingen per jaar in de komende jaren (zevende overweging), in combinatie met een optimale rotatie van tussen 3 en 5 verhuringen per dag (zesde overweging), leidt tot een gewenste vloot van 8.000 tot 11.000 voertuigen (achtste overweging). Die laatste cijfers sporen evenmin met die met betrekking tot het maximumaantal vergunningen vermenigvuldigd met het maximumaantal voertuigen per vergunning, vastgesteld in het ontworpen artikel 5.

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

– de verkeersveiligheid;

– de volksgezondheid en het milieu;

– het respect voor de sociale en fiscale wetgeving;

– de bescherming van de privacy van de gebruikers, met name het gebruik van hun persoonlijke gegevens door de operatoren;

– het verwerven van kennis omtrent de mobiliteitsimpact van fietsdelen;

– het naleven van de parkeervoorschriften;

– het aanleveren van de nodige informatie voor de integratie in de gewestelijke digitale mobiliteitsdiensten, volgens modaliteiten die door de Regering bij besluit worden vastgelegd;

– en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen.

Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten fietsdeelvoertuigen."

De in het ontworpen artikel 11, § 1, opgesomde criteria moeten aldus herzien worden dat de ordonnantie van 29 november 2018 daarbij getrouw en volledig ten uitvoer gelegd wordt.

Artikelen 4 en 5

De artikelen 4 en 5 strekken tot vervanging van de artikelen 29 en 30 van het besluit van 13 juli 2023. In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier staat in dat verband het volgende:

"Artikel 29

Dit artikel gaat over de gegevens die de operatoren moeten doorsturen naar Brussel Mobiliteit. De Raad van State was van oordeel dat de formulering niet voldeed aan de vereisten van de RGPD. Opnieuw werd het volledige artikel geschorst, hoewel de kritiek eigenlijk enkel betrekking heeft op de punten 1 tot 3 van het eerste paragraaf.

Daarom wordt voorgesteld om de verplichting om deze gegevens door te geven te schrappen totdat het ordonnantie van 2018 op dit punt is aangepast.

Artikel 30

Dit artikel heeft ook betrekking op de overdracht van gegevens aan Brussel Mobiliteit en is ook opgeschort omdat het niet in overeenstemming is met de beginselen van de GDPR.

Naar het voorbeeld van artikel 29 is het de bedoeling om alle bepalingen met betrekking tot persoonsgegevens uit dit artikel te schrappen totdat er een meer solide rechtsgrondslag kan worden gevonden."

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡

Het voornemen van de steller van het ontwerp om geen verwerking van persoonsgegevens te organiseren in het kader van die twee bepalingen, komt tot uiting in de elfde overweging van de aanhef van het ontwerp, die luidt:

> "Overwegende dat de geolocatiegegevens van fietsdeelvoertuigen beschikbaar voor verhuur worden doorgegeven in een internationaal standaardformaat dat beschikbaar is in open data en overwegende dat deze gegevens in geen geval persoonsgegevens zijn, aangezien ze alleen betrekking hebben op voertuigen die niet in gebruik zijn;".

Het verdient aanbeveling die precisering uitdrukkelijk op te nemen in het dispositief. Het ontworpen artikel 30 moet aangevuld worden in die zin.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE Bernard BLERO

‡LW-AGGYNDBBA-HGEABVT‡