



GEWONE ZITTING 2018/2019

25 SEPTEMBER 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**betreffende vrije vloot fietsdelen****Memorie van toelichting**

Het ontwerp van ordonnantie beoogt het onderwerpen van vrije vloot fietsdelen aan een vergunningplicht.

Sedert de zomer van 2017 hebben verschillende bedrijven een dienst voor vrije vloot fietsdelen ontwikkeld op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit houdt in dat deze bedrijven fietsen plaatsen op willekeurige openbare plaatsen, die vervolgens door de gebruikers van deze diensten, die door middel van een applicatie worden aangeboden, kunnen opgehaald worden. Na gebruik kunnen de gebruikers de fietsen op een openbare plaats naar keuze achterlaten. Sedert oktober 2016 bestaat er ook reeds een gelijkaardig systeem met elektrische brommers.

Een toename van het fietsgebruik op het territorium van het Brussels Gewest is positief. Echter, de vrije vloot fietsdeelsystemen die vandaag worden aangeboden vertonen een aantal ernstige tekortkomingen. Vooreerst dient er op gewezen dat de kwaliteit van de op heden beschikbare fietsen ondermaats is en niet aangepast is aan de Brusselse realiteit. De aangeboden fietsen blijken geenszins robuust genoeg voor een dagelijks gebruik in een stedelijke context. Zo beschikken de aangeboden fietsen niet over vernellingen en hebben ze volle banden. Daarnaast wordt vastgesteld dat de spatborden van deze fietsen worden afgebroken en de zadels worden verwijderd.

Een ander probleem dat veroorzaakt wordt door een ongereguleerd vrije vloot fietsdelen, is de druk die hierdoor uitgeoefend wordt op de openbare ruimte en op de verschillende gebruikers ervan. De reeds aanwezige fietsdeel-

SESSION ORDINAIRE 2018/2019

25 SEPTEMBRE 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROJET D'ORDONNANCE**relative au cyclopartage en flotte libre****Exposé des motifs**

Le projet d'ordonnance vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre à une obligation de licence.

Depuis l'été 2017, différentes entreprises ont développé un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci implique que ces entreprises positionnent des vélos à des endroits publics aléatoires, qui peuvent ensuite être pris par les utilisateurs de ces services, à l'aide d'une application. Après utilisation, les utilisateurs peuvent laisser le vélo à l'endroit public de leur choix. Depuis octobre 2016, il existe déjà un système similaire avec des cyclomoteurs électriques.

Une augmentation de l'usage du vélo sur le territoire de la Région bruxelloise est positif. Toutefois, le système de cyclopartage en flotte libre, qui est proposé actuellement, présente un certain nombre de manquements sérieux. Tout d'abord, il convient de souligner que la qualité des vélos disponibles à ce jour est mauvaise et inadaptée à la réalité bruxelloise. Les vélos proposés ne semblent aucunement robustes pour un usage quotidien dans un contexte urbain. Ainsi, les vélos proposés n'ont pas de vitesses et sont équipés de pneus pleins. Par ailleurs, il a été constaté que les garde-boues de ces vélos sont cassés et les selles sont enlevées.

Un autre problème provoqué par le cyclopartage en flotte libre non régulé, est la pression qu'il exerce sur l'espace public et sur les différents usagers de celui-ci. Les systèmes de cyclopartage déjà présents ont, en effet, mis

systemen hebben immers, zonder voorafgaand overleg, honderden fietsen in omloop gebracht. Voorbeelden uit andere steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam, Melbourne, Londen en verschillende steden in China, hebben aangetoond dat het massaal ter beschikking stellen van fietsen aanleiding kan geven tot zware overlast. Zo wordt de, in het Brussels Gewest slechts schaars aanwezige, fietsinfrastructuur ingepalmd door de deelfietsen. Ook worden dergelijke fietsen en bromfietsen vaak op hinderlijke wijze gestald op bijvoorbeeld trottoirs. Verschillende steden waar vrije vloot fietsdeelsystemen ingevoerd werden, hebben er dan ook voor geopteerd om deze deelfietsen volledig uit de stad te bannen. Dit, of werken minstens aan een regulering aangaande dergelijke systemen. Middels dit ontwerp van ordonnantie wordt er in het Brussels Gewest echter geopteerd voor een evenwichtige en proportionele benadering, waarbij een kader wordt voorzien waarbinnen alle potentiële aanbieders hun diensten kunnen ontwikkelen, mits ze aan een aantal voorwaarden voldoen. De in het kader van deze ordonnantie uitgewerkte regeling met betrekking tot vrije vloot fietsdelen kadert in een algemeen en geïntegreerd mobiliteitsbeleid van het Gewest. De fietsdeelvoertuigen vormen een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer.

Teneinde de aangehaalde problemen te verhelpen en bijkomende hinder te vermijden, is het middels dit ontwerp van ordonnantie de bedoeling om het aanbieden van vrije vloot fietsdelen te onderwerpen aan een voorafgaand verkregen vergunning. Enkel operatoren die over een dergelijke vergunning beschikken zullen toegelaten worden tot de markt. De vergunnings- en de exploitatievoorwaarden, die in een regeringsbesluit verder worden uitgewerkt om te kunnen beantwoorden aan de snelle evolutie op het terrein, hebben met name tot doel om de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de volksgezondheid en het milieu te beperken, alsook op de bescherming van consumenten, op het inzicht verwerven op de mobiliteitsimpact van fietsdelen en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen.

Het ontwerp van ordonnantie heeft niet enkel betrekking op fietsen, maar meer algemeen op alle voertuigen die overeenkomstig de wegcode buiten de rijbaan mogen worden gestald. Deze voertuigen, die in het kader van dit ontwerp fietsdeelvoertuigen worden genoemd, leggen immers op gelijkaardige wijze beslag op de openbare ruimte.

Verder wordt het begrip fietsdeelvoertuigen eveneens uitgebreid naar andere soorten voertuigen, zoals steps, bakfietsen, brom- en motorfietsen met twee parallelle voorwielen of Hover boards.

des centaines de vélos en circulation, et ce sans concertation préalable. Des exemples d'autres villes, comme Amsterdam, Melbourne, Londres et différentes villes de Chine, ont démontré que la mise à disposition massive de vélos peut entraîner de sérieuses nuisances. Ainsi, l'infrastructure cyclable déjà si rare dans la Région bruxelloise, est accaparée par le cyclopartage. Ce genre de vélos et cyclomoteurs sont également souvent entreposés de façon encombrante sur les trottoirs, par exemple. Différentes villes où des systèmes de cyclopartage en flotte libre ont été instaurés, ont dès lors choisi de bannir totalement ces vélos partagés de la ville. Ou œuvrent au moins à une régulation de ce genre de systèmes. Au moyen du présent projet d'ordonnance, la Région bruxelloise a toutefois opté pour une approche équilibrée et proportionnelle, où un cadre est prévu dans lequel tous les prestataires potentiels peuvent développer leurs services à condition de remplir un certain nombre de conditions. Le règlement relatif au cyclopartage en flotte libre, développé dans le cadre de la présente ordonnance, s'inscrit dans une politique de mobilité générale et intégrée de la Région. Les véhicules de cyclopartage constituent un complément aux transports publics.

Afin de remédier aux problèmes cités et d'éviter des nuisances supplémentaires, l'objectif, via le présent projet d'ordonnance, est de soumettre le cyclopartage en flotte libre à l'obtention préalable d'une licence. Seuls les opérateurs qui disposent d'une telle licence seront autorisés sur le marché. Les conditions relatives aux licences et les conditions d'exploitation, qui sont développées davantage dans un arrêté gouvernemental pour pouvoir répondre à l'évolution rapide sur le terrain, ont pour objectif de limiter l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi que sur la protection des consommateurs, sur l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

Le projet d'ordonnance ne porte pas uniquement sur les vélos, mais de manière plus générale, sur tous les véhicules qui peuvent être entreposés en dehors de la chaussée conformément au Code de la route. Ces véhicules, que l'on appelle véhicules de cyclopartage dans le cadre du présent projet, s'accaparent en effet, de manière similaire, l'espace public.

Par ailleurs, la notion de véhicules de cyclopartage est également étendue aux autres types de véhicules, comme les trottinettes, les triporteurs, les cyclomoteurs et les motos équipés de deux roues parallèles ou les hoverboards.

Hoewel dergelijke voertuigen in beginsel niet buiten de rijbaan mogen worden gestald, kan worden vastgesteld dat dit op heden toch gebeurt bij gebrek aan voorziene parkeerplaatsen.

Daarenboven moeten voertuigen die normaal door de eigenaar in huis worden meegenomen, zoals steps of Hover boards, in het kader van vrije vloot fietsdelen na gebruik worden gestald op een openbare plaats die toegankelijk moet blijven voor andere gebruikers.

In die zin is de parkeerproblematiek voor deze voertuigen in het kader van een fietsdeelprogramma verschillend van de algemene parkeerproblematiek zoals deze is voorzien in de wegcode.

Door de operatoren zelf verantwoordelijk te maken voor de handhaving van de verschillende vergunnings- en exploitatievoorwaarden, via een efficiënt systeem, worden zij ertoe aangezet om reeds bij de conceptie van hun dienstverlening na te denken over het beperken van hun mogelijke impact. Zo zorgen de beperkingen op concentraties, de zones waarin geen fietsen mogen worden gestald, de verplichting om binnen de 24 uur problemen te verhelpen en de retributie voor het weghalen van fietsen door de overheid voor een directe responsabilisering van de operatoren. Daarenboven verschaft de mogelijkheid tot het voorzien van een retributie voor het gebruik van het openbare domein de overheid de mogelijkheid om in bijkomende fietsinstellingen te voorzien door de toegenomen parkeerdruk.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Deze vermelding is een fundamentele vormvoorwaarde, bepaald in artikel 8, alinea 2 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen.

Artikel 2

Dit artikel definieert een aantal begrippen die in de ordonnantie voorkomen.

De verschillende voertuigen die onder het begrip fietsdeelvoertuigen vallen, worden in artikel 2, 2° gedefinieerd.

Een deel van de fietsdeelvoertuigen moeten of mogen overeenkomstig de Wegcode buiten de rijbaan, met andere woorden ook op het trottoir, worden gestald. Dit is het geval voor alle fietsen of elektrische fietsen, alsook voor tweewielige brom- en motorfietsen, maar bijvoorbeeld niet voor rijwielen en bromfietsen met drie of vier wielen.

Bien que ce type de véhicule ne puisse, en principe, pas être entreposé en dehors de la chaussée, on peut constater qu'à ce jour, cela arrive malgré tout, par manque d'emplacements de parking prévus à cet effet.

Par ailleurs, les véhicules qui normalement doivent être emportés à domicile par leur propriétaire, comme les trottinettes ou les hoverboards, sont entreposés, après utilisation dans le cadre de cyclopartage en flotte libre, dans un endroit public pour d'autres utilisateurs.

En ce sens, la problématique de stationnement de ces véhicules dans le cadre d'un programme de cyclopartage diffère de la problématique générale de stationnement telle que prévue dans le Code de la route.

En rendant les opérateurs responsables du respect des différentes conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation, via un système efficace, ceux-ci sont incités à réfléchir, dès la conception de leur service, à la limitation de leur impact éventuel. Ainsi, les limitations des concentrations, les zones où des vélos ne peuvent être entreposés, l'obligation de résoudre les problèmes dans les 24 heures et la redevance pour l'enlèvement des vélos par les pouvoirs publics veillent à une responsabilisation directe des opérateurs. Par ailleurs, la possibilité de prévoir une redevance pour l'utilisation du domaine public, permet aux pouvoirs publics de prévoir des parkings à vélos supplémentaires en raison de la pression de stationnement accrue.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cette mention est une condition de forme fondamentale, stipulée à l'article 8, alinéa 2 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

Article 2

Cet article définit un certain nombre de notions qui apparaissent dans l'ordonnance.

Les différents véhicules qui relèvent de la notion de véhicule de cyclopartage, sont les véhicules qui sont définis à l'article 2, 2°.

Une partie des véhicules de cyclopartage doivent ou peuvent être entreposés, conformément au Code de la route, en dehors de la chaussée, en d'autres termes, sur le trottoir également. C'est le cas pour tous les vélos ou vélos électriques, ainsi que pour les cyclomoteurs et motos à deux roues, mais pas, par exemple, pour les cycles ou cyclomoteurs à trois ou quatre roues.

Door de mogelijkheid om dergelijke fietsdeelvoertuigen op het trottoir te stallen, verhoogt evident het risico op verregaande hinder voor voetgangers. Dit is de reden waarom het ontwerp van ordonnantie zich niet beperkt tot het delen van fietsen *stricto sensu*, maar tevens betrekking heeft op het delen van brom- en motorfietsen.

Daarnaast komen overeenkomstig artikel 3, § 3, enkel brom- en motorfietsen met elektrische aandrijving in aanmerking als fietsdeelvoertuig. Deze beperking vloeit voort uit ecologische beweegredenen. Door enkel elektrische fietsdeelvoertuigen toe te laten, wordt de CO₂-uitstoot beperkt en wordt vermeden dat door vrije vloot fietsdelen vervuilende stoffen, die broeikasgassen of fijn stof bevatten, in de atmosfeer terecht komen.

Ook verschillende categorieën voertuigen die overeenkomstig de Wegcode in beginsel niet buiten de rijbaan moeten of mogen worden geparkeerd, vallen onder het toepassingsgebied van de ordonnantie. Het gaat bijvoorbeeld om rijwielen en bromfietsen met meer als twee wielen, voortbewegingstoestellen, gemotoriseerde rijwielen, motorfietsen met een zijspanwagen en drie- en vierwielers met een motor. Hoewel dergelijke voertuigen in principe niet buiten de rijbaan mogen worden gestald, is in de praktijk vast te stellen dat deze voertuigen, bij gebrek aan voorbehouden parkeerplaatsen, toch dikwijls op hinderlijke wijze op het trottoir worden gestald. De hieronder aangehaalde argumenten inzake de impact op de openbare ruimte gelden dus *de facto* ook voor deze voertuigen.

De andere argumenten die worden opgesomd teneinde de invoering van een vergunningsstelsel te verantwoorden, zijn eveneens integraal op deze categorieën voertuigen van toepassing.

In naleving van artikel 3, § 3, mogen ook deze categorieën fietsdeelvoertuigen niet worden aangedreven door motoren die werken op basis van fossiele brandstoffen.

In artikel 2, 3^o, wordt het begrip « fietsdelen » op algemene wijze gedefinieerd. Hierbij dient benadrukt dat in de definitie sprake is van verhuur voor « occasionele verplaatsingen », waardoor lange termijn verhuur van fietsdeelvoertuigen niet onder het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie valt. Evenmin wordt een sporadisch verhuur van een fietsdeelvoertuig door dit ontwerp gevisieerd, nu het fietsdeelvoertuig overeenkomstig de definitie na elk gebruik moet worden gestald voor een andere fietser.

Het vrije vloot fietsdelen, dat door dit ontwerp van ordonnantie enkel mogelijk zal zijn voor operatoren die over een vergunning beschikken, wordt tevens gedefinieerd. Het betreft een vorm van fietsdelen waarbij niet enkel gebruik wordt gemaakt van voorbehouden stallingen.

La possibilité de stationner ce genre de véhicule de cyclopartage sur le trottoir augmente évidemment le risque de fortes nuisances pour les piétons. C'est la raison pour laquelle le projet d'ordonnance ne se limite pas au partage de vélos *stricto sensu*, mais porte aussi sur le partage de cyclomoteurs et de motos.

Par ailleurs, conformément à l'article 3, § 3, seuls les cyclomoteurs ou motos à propulsion électrique entrent en considération comme véhicule de cyclopartage. Cette limitation découle de motivations écologiques. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre.

Différentes catégories de véhicules qui, conformément au Code de la route, en principe ne peuvent pas être entreposés en dehors de la chaussée, relèvent aussi du champ d'application de l'ordonnance. Il s'agit, par exemple, des cycles ou cyclomoteurs avec plus de deux roues, les engins de déplacement, les cycles motorisés, les motos avec un side-car et les tricycles et quadricycles avec un moteur. Bien que ce genre de véhicule ne puisse, en principe, pas être entreposé en dehors de la chaussée, ceux-ci sont, malgré tout, souvent entreposés de manière gênante sur le trottoir, par manque d'emplacements réservés. Les arguments cités ci-dessous en matière d'impact sur l'espace public valent donc, de fait, pour ces véhicules également.

Les autres arguments énumérés afin de justifier l'instauration d'un système de licence, s'appliquent également intégralement à ces catégories de véhicules.

Conformément à l'article 3, § 3, ces catégories de véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être mues par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles.

À l'article 2, 3^o, la notion de « cyclopartage » est définie de manière générale. Par ailleurs, il convient de souligner que, dans la définition, il est question de location pour des « déplacements occasionnels ». Par conséquent, la location à long terme de véhicules de cyclopartage ne relève pas du champ d'application de l'ordonnance. Une location sporadique d'un véhicule de cyclopartage n'est pas visée non plus le présent projet, puisque, conformément à la définition, le véhicule de cyclopartage doit être entreposé pour un autre cycliste, après chaque utilisation.

Le cyclopartage en flotte libre, qui, par le présent projet d'ordonnance, ne sera possible que pour les opérateurs disposant d'une licence, est également défini. Il s'agit d'une forme de cyclopartage où il n'est pas fait uniquement usage de lieux de stationnement réservés.

Hierdoor vallen de reeds bestaande Villo- en Blue-bike systemen dus expliciet niet onder het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie.

Het uitsluiten van het Villo-systeem uit het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie wordt onder andere verantwoord doordat in dit systeem de openbare ruimte op verschillende locaties in concessie wordt gegeven aan een welbepaalde partij. Dit in tegenstelling tot hetgeen het geval is bij vrije vloot fietsdelen. Via deze concessie kunnen aan deze partij ook verplichtingen opgelegd worden. Bovendien wordt bij het Villo-systeem, net zoals bij het Blue-bike systeem, gebruik gemaakt van vaste standplaatsen, waardoor de impact op de openbare ruimte veel geringer is.

Artikel 3

In § 1 van dit artikel wordt het aan operatoren verboden om een dienst van vrije vloot fietsdelen aan te bieden zonder het verkrijgen van een vergunning.

Artikel III.2 van het Wetboek van economisch recht laat toe om het aanbieden van een dienstenactiviteit te onderwerpen aan het voorafgaandelijk verkrijgen van een vergunning. Hiertoe is wel vereist dat het vergunningstelsel geen discriminerende werking heeft jegens de betrokken dienstverrichter, dat de behoefte aan een vergunningstelsel gerechtvaardigd is om een dwingende reden van algemeen belang en dat het nagestreefde doel niet door een minder beperkende maatregel kan worden bereikt, met name omdat een controle achteraf te laat zou komen om werkelijk doeltreffend te zijn.

In casu is aan deze voorwaarden voldaan.

Ten eerste zullen de voorwaarden die opgelegd worden enkel betrekking hebben op het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de volksgezondheid en het milieu, alsook op de bescherming van consumenten, op het inzicht verwerven op de mobiliteitsimpact van fietsdelen en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen. Hierbij zal dus op geen enkele wijze een onderscheid worden gemaakt op basis van de persoon van de operator, waardoor het vergunningsstelsel geen discriminerende werking heeft.

Ten tweede zijn er verschillende dwingende redenen van algemeen belang die de invoering van het vergunningstelsel verantwoorden.

Zo staat het vast dat vrije vloot fietsdelen op heden reeds een grote impact heeft op de openbare ruimte. Voorbeelden uit het buitenland tonen bovendien aan dat de potentiële hinder nog veel groter is zonder regulering ter zake. Zo worden in Amsterdam grote delen van de openbare fiet-

De ce fait, les systèmes Villo! et Blue Bike existants ne relèvent donc explicitement pas du projet d'ordonnance.

L'exclusion du système Villo! du champ d'application de l'ordonnance se justifie notamment du fait que, dans ce système, l'espace public est donné en concession à différents endroits à une partie bien déterminée. Et ce, contrairement à ce qui est le cas pour le cyclopartage en flotte libre. Via cette concession, des obligations peuvent également être imposées à cette partie. En outre, dans le système Villo!, tout comme dans le système Blue Bike, il est fait usage d'emplacements fixes, ce qui fait que l'impact sur l'espace public est beaucoup plus faible.

Article 3

Au § 1^{er} de cet article, il est interdit aux opérateurs de proposer un service de cyclopartage en flotte libre sans l'obtention d'une licence.

L'article III.2 du Code du droit économique autorise de soumettre le fait de proposer une activité de service à l'obtention préalable d'une licence. À cet effet, il est toutefois requis que le système de licences n'ait pas un fonctionnement discriminatoire par rapport au prestataire de service concerné, que le besoin d'un système de licences se justifie pour une raison impérative d'intérêt général et que le but poursuivi ne puisse être atteint par une mesure moins limitative, à savoir parce qu'un contrôle *a posteriori* surviendrait trop tardivement pour être réellement efficace.

En l'espèce, ces conditions sont remplies.

Tout d'abord, les conditions imposées porteront uniquement sur la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi que sur la protection des consommateurs, sur l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre. En outre, il ne sera d'aucune manière fait de distinction sur la base de la personne de l'opérateur, ce qui fait que le système de licences n'a aucun effet discriminatoire.

Deuxièmement, il y a différentes raisons impératives d'intérêt général qui justifient l'instauration du système de licences.

Il est donc certain que le cyclopartage en flotte libre a déjà, à ce jour, un gros impact sur l'espace public. Des exemples à l'étranger démontrent, en outre, que les nuisances potentielles sont encore plus importantes sans régulation en la matière. Ainsi, à Amsterdam, de grandes

senstallingen ingenomen door fietsdeelvoertuigen en is er daar en in andere Europese steden ook vast te stellen dat deze fietsdeelvoertuigen massaal gedumpt worden in de openbare ruimte. In China, waar het vrije vloot fietsdelen reeds langer bestaat, is er zelfs sprake van massale concentraties van fietsdeelvoertuigen, waardoor trottoirs, pleinen en zelfs metroingangen ontoegankelijk worden. Verschillende soorten fietsdeelvoertuigen kunnen overeenkomstig de huidige regelgeving op het trottoir gestald worden, evenwel onder voorwaarde dat deze het verkeer van de andere weggebruikers niet hinderen of onveilig maken. Door vrije vloot fietsdelen afhankelijk te stellen van een vergunning, kan er controle uitgeoefend worden op de aanbodzijde en kan derhalve voorkomen worden dat er een overaanbod aan fietsdeelvoertuigen, met de daarmee gepaard gaande overlast voor de openbare ruimte, ontstaat in het Brussels Gewest.

Door in de exploitatievoorwaarden van vergunde operatoren (zie infra) op te nemen dat de fietsdeelvoertuigen in overeenstemming met de wegcode dienen te worden gestald en dat de operatoren hier de finale verantwoordelijkheid voor dragen, kan ervoor gezorgd worden dat de negatieve impact op de openbare ruimte minimaal is.

Ook de exploitatievoorwaarden inzake het afbakenen van zones waar het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen of de mogelijkheid om maximale concentraties vast te leggen kaderen in deze doelstelling. Het schenden van de exploitatievoorwaarden kan leiden tot het schorsen en vernietigen van de vergunning. Hierdoor wordt het mogelijk om operatoren die structureel tekortschieten in de handhaving van de exploitatievoorwaarden hun vergunning te ontnemen en hen aldus permanent van de markt te verwijderen. Zonder het invoeren van een vergunning bestaat deze mogelijkheid niet.

Het bevorderen van de verkeersveiligheid maakt eveneens een dwingende reden van algemeen belang uit. Door het opleggen van vergunnings- en exploitatievoorwaarden worden operatoren immers verplicht om proactief te garanderen dat de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen op de fietsdeelvoertuigen worden nageleefd. Aangezien er geen algemene technische keuring van fietsdeelvoertuigen bestaat zoals bij auto's, is dit een efficiënte wijze om naast de persoonlijke gebruiker eveneens de operatoren mee verantwoordelijk te maken voor een maximale verkeersveiligheid.

Ook de consumentenbescherming is een dwingende reden van algemeen belang die het invoeren van een vergunningsstelsel rechtvaardigt. De gebruiker van een dienst van vrije vloot fietsdelen in de openbare ruimte gaat er in beginsel van uit dat de daar voorziene fietsdeelvoertuigen aan alle veiligheidsstandaarden voldoen, terwijl uiteindelijk enkel de gebruiker zelf verantwoordelijk is voor

parties des parkings à vélos publics sont occupées par des véhicules de cyclopartage et on constate également à cet endroit et dans d'autres villes européennes que ces véhicules de cyclopartage sont déposés massivement dans l'espace public. En Chine, où le cyclopartage en flotte libre existe déjà depuis plus longtemps, il est même question de concentrations massives de véhicules de cyclopartage, ce qui fait que les trottoirs, places et même les entrées de métro deviennent inaccessibles. Conformément à la réglementation actuelle, différents types de véhicules de cyclopartage peuvent être entreposés sur le trottoir, toutefois à la condition qu'ils n'entravent pas ou ne rendent dangereuse la circulation des autres usagers de la route. En rendant le cyclopartage en flotte libre dépendant d'une licence, un contrôle peut être exercé sur l'offre et on peut, par conséquent, éviter qu'il y ait une suroffre de véhicules de cyclopartage, avec les nuisances que cela entraîne pour l'espace public, en Région bruxelloise.

En intégrant dans les conditions d'exploitation des opérateurs autorisés (cf. infra) que les véhicules de cyclopartage doivent être entreposés conformément au Code de la route et que les opérateurs en assument la responsabilité finale, on peut veiller à ce que l'impact négatif sur l'espace public soit minime.

Les conditions d'exploitation en matière de délimitation des zones où il est interdit temporairement ou de manière permanente d'entreposer le véhicule de cyclopartage ou la possibilité de fixer des concentrations maximales s'inscrivent également dans le cadre de cet objectif. La violation des conditions d'exploitation peut mener à la suspension ou l'annulation de la licence. De ce fait, il est possible de retirer leur licence aux opérateurs qui négligent de respecter les conditions d'exploitation et de les éliminer ainsi de manière permanente du marché. Cette possibilité n'existe pas sans l'instauration d'une licence.

La promotion de la sécurité routière constitue également une raison impérative d'intérêt général. En imposant des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation, les opérateurs sont, en effet, obligés de garantir que les prescriptions de sécurité des véhicules de cyclopartage sont respectées. Vu qu'il n'existe pas de contrôle technique général des véhicules de cyclopartage comme pour les voitures, il s'agit là d'une manière efficace de responsabiliser, outre l'utilisateur individuel, les opérateurs également, pour une sécurité routière maximale.

La protection des consommateurs est également une raison impérative d'intérêt général qui justifie l'instauration d'un système de licences. L'utilisateur d'un service de cyclopartage en flotte libre dans l'espace public, part du principe que les véhicules de cyclopartage prévus répondent à toutes les normes de sécurité, tandis qu'au final, c'est l'utilisateur lui-même qui est responsable de respecter

het respecteren van de wegcode. Door de operator op dit gebied te responsabiliseren, zal deze ervoor zorgen dat de aangeboden fietsdeelvoertuigen aan alle technische en veiligheidsvoorwaarden beantwoorden, wat uitiem de consument ten goede komt.

Tot slot mogen in het kader van vrije vloot fietsdelen enkel fietsdeelvoertuigen worden aangeboden die niet worden aangedreven door fossiele brandstoffen, wat het milieu en de volksgezondheid ten goede komt.

Ook aan de derde voorwaarde die in artikel III.2 van het Wetboek van economisch recht wordt gesteld, is voldaan. De hierboven weergegeven dwingende redenen van algemeen belang kunnen immers enkel gerealiseerd worden door het invoeren van een vergunningsstelsel. Een ordonnantie die beperkt zou zijn tot het opleggen van een aantal regels die gevolgd moeten worden bij het uitbaten van een systeem van vrije vloot fietsdelen zou significant minder effectief zijn.

Zo kan er op heden reeds vastgesteld worden dat er honderden fietsen worden aangeboden in het kader van vrije vloot fietsdelen. Deze zijn van slechte kwaliteit en veroorzaken overlast in de openbare ruimte. Door het organiseren van een systeem van vrije vloot fietsdelen enkel mogelijk te maken na het verkrijgen van een vergunning, kan deze overlast voorkomen worden en wordt vermeden dat er enkel geremedieerd kan worden nadat voornoemde problemen reeds opduiken.

In § 3 wordt bepaald dat een systeem van vrije vloot fietsdelen enkel toegelaten is voor fietsdeelvoertuigen zonder motor of met elektrische motor. Het is aldus niet toegelaten om fietsdeelvoertuigen aangedreven door een motor die werkt op fossiele brandstoffen op te nemen in een systeem van vrije vloot fietsdelen.

Overeenkomstig artikel III.13, § 1, 3^o van het Wetboek economisch recht is het toegelaten om de uitoefening van dienstenactiviteiten afhankelijk te stellen van voorwaarden die de volksgezondheid en de bescherming van het milieu tot doel hebben.

Door enkel elektrische fietsdeelvoertuigen toe te laten en fietsdeelvoertuigen aangedreven door fossiele brandstoffen te verbieden, wordt de luchtvervuiling verminderd door een beperking van de uitstoot van fijn stof en CO₂-uitstoot beperkt en wordt vermeden dat door vrije vloot fietsdelen vervuilende stoffen die broeikasgassen of fijn stof bevatten in de atmosfeer terecht komen. Een motor die werkt op waterstof is overeenkomstig deze bepaling ook toegelaten. Een dergelijk verbod komt ontegensprekelijk de volksgezondheid en het milieu ten goede.

le Code de la route. En responsabilisant l'opérateur dans ce domaine, celui-ci veillera à ce que les véhicules de cyclopartage proposés répondent à toutes les exigences techniques et de sécurité, ce qui est profitable au consommateur final.

Enfin, dans le cadre du cyclopartage en flotte libre, ne peuvent être proposés que des véhicules de cyclopartage qui ne sont pas propulsés par un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles, ce qui est bénéfique pour l'environnement et la santé publique.

La troisième condition posée à l'article III.2 du Code du droit économique est également remplie. Les raisons impératives d'intérêt général susmentionnées ne peuvent, en effet, être réalisées que par l'instauration d'un système de licences. Une ordonnance qui ne se limiterait qu'à l'imposition d'un certain nombre de règles à suivre lors de l'exploitation d'un système de cyclopartage en flotte libre serait sensiblement moins efficace.

On peut ainsi constater qu'à l'heure actuelle, il y a déjà des centaines de vélos proposés dans le cadre du cyclopartage en flotte libre. Ceux-ci sont de mauvaise qualité et provoquent des nuisances dans l'espace public. En organisant un système de cyclopartage en flotte libre qui n'est possible qu'après l'obtention d'une licence, on peut éviter cette nuisance et de ne pouvoir y remédier qu'après que les problèmes précités ne se posent déjà.

Au § 3, il est stipulé qu'un système de cyclopartage en flotte libre n'est autorisé que pour les véhicules de cyclopartage sans moteur ou à moteur électrique. Il est donc interdit de reprendre dans un système de cyclopartage en flotte libre des véhicules de cyclopartage propulsés par un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles.

Conformément à l'article III.13, § 1^{er}, 3^o du Code du droit économique, il est autorisé de rendre l'exercice d'activités de service dépendant de conditions ayant pour but la santé publique et la protection de l'environnement.

En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, et en interdisant les véhicules de cyclopartage propulsés par des moteurs à fonctionnant aux combustibles fossiles, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre. Conformément à cette disposition, un moteur fonctionnant à l'hydrogène est également autorisé. Une telle interdiction est incontestablement bénéfique pour la santé publique et l'environnement.

Fietsdeelvoertuigen die fossiele brandstoffen uitstoten zijn daarenboven schadelijker voor het milieu en de volksgezondheid dan dergelijke voertuigen in privaat eigendom. De aard van vrije vloot fietsdeelsystemen is immers dat dergelijke voertuigen maximaal gebruikt worden. De operatoren streven vanzelfsprekend een maximale rotatiegraad van hun fietsdeelvoertuigen na. Aangezien een fietsdeelvoertuig dat fossiele brandstoffen uitstoot, vaker gebruikt wordt dan een gelijkaardig voertuig in privaat eigendom, zal het ook vaker schadelijke stoffen uitstoten dan een gelijkaardig voertuig in privaat eigendom. Het is vanuit het oogpunt van de volksgezondheid en van het milieu dan ook verantwoord om enkel elektrische fietsdeelvoertuigen toe te laten.

Artikel 4

Mogelijke voorbeelden van vergunningsvoorwaarden die kaderen binnen de in deze paragraaf opgenoemde doelstellingen, zijn onder andere het vastleggen van een maximum aantal aangeboden fietsdeelvoertuigen, ofwel per operator, ofwel voor alle operatoren samen, met een toegangsgarantie voor elke operator, van de technische vereisten waaraan de fietsdeelvoertuigen dienen te voldoen, de mate van rapportering van de gebruiksgegevens door de operatoren aan de administratie, het verplicht stellen van een verzekering ten voordele van de gebruikers van vrije vloot fietsdelen, de mogelijkheid om reclame aan te brengen op de fietsdeelvoertuigen, het opleggen van bepaalde verplichtingen inzake open data en data sharing, het opleggen van interoperabiliteit tussen de verschillende fietsdeelsystemen, het openbaar vervoer of andere transportmodi, het voorzien van laadinfrastructuur door de operatoren en het verplicht gebruik van groene stroom hierbij. Ook is het mogelijk om krachtens dit artikel bepaalde voorwaarden op te leggen inzake de prijszetting, zoals het opleggen van een minimum- of maximumprijs, inzake het vragen van een waarborg bij het ophalen van een fietsdeelvoertuig of inzake het opleggen van bepaalde betaalmogelijkheden. Om op termijn het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal te dekken, kunnen voorwaarden inzake dekkingsgraad worden opgelegd indien dit nodig blijkt.

In § 3 wordt de mogelijkheid voorzien voor de Regering om een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen vast te leggen. Indien het in te voeren vergunningsstelsel in de toekomst ontoereikend blijkt te zijn om de vooropgestelde dwingende redenen van algemeen belang, en met name het verminderen van de impact van vrije vloot fietsdelen op de openbare ruimte, te verwezenlijken, wordt in huidig ontwerp de mogelijkheid opgehouden om in de toekomst het aantal vergunningen te beperken. Aangezien de beperking van het aantal vergunningen een verregaandere maatregel is dan het reglementeren van de dienst op zich, zal de Regering de proportionaliteit van een dergelijke maatregel desgevallend dienen te verantwoorden.

Les véhicules de cyclopartage fonctionnant aux combustibles fossiles sont, par ailleurs, plus nuisibles pour l'environnement et la santé publique que ce genre de véhicules en propriété privée. La nature des systèmes de cyclopartage en flotte libre est, en effet, que ce genre de véhicules soient utilisés au maximum. Les opérateurs visent, évidemment un taux de rotation maximal de leurs véhicules de cyclopartage. Vu qu'un véhicule de cyclopartage fonctionnant à l'énergie fossile est plus souvent utilisé que son équivalent en propriété privée, des particules nuisibles seront plus souvent émises que par un véhicule similaire en propriété privée. D'un point de vue de la santé publique et de l'environnement, il est donc justifié de n'autoriser que les véhicules de cyclopartage électriques.

Article 4

Des exemples potentiels de conditions relatives aux licences qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs énumérés dans ce paragraphe, sont notamment la fixation du nombre maximum de véhicules de cyclopartage proposés, soit par opérateur, soit pour tous les opérateurs ensemble, avec une garantie d'accès pour chaque opérateur, les exigences techniques auxquelles les véhicules de cyclopartage doivent répondre, la mesure de reporting des données d'utilisation par les opérateurs à l'Administration, l'obligation d'une assurance au profit des utilisateurs du cyclopartage en flotte libre, la possibilité d'apposer de la publicité sur les véhicules de cyclopartage, l'imposition de certaines obligations en matière d'open data et de data sharing, l'imposition de l'interopérabilité entre les différents systèmes de cyclopartage, les transports publics ou d'autres modes de transport, de prévoir une infrastructure de recharge par les opérateurs, avec, en outre, utilisation d'énergie verte. En vertu de cet article, il est également possible d'imposer certaines conditions en matière de tarification, comme l'imposition d'un prix minimum ou maximum, le fait de demander une garantie de du retrait d'un véhicule de cyclopartage ou l'imposition de certaines possibilités de paiement. Afin de couvrir, à terme, au maximum le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des conditions en matière de taux de couverture peuvent être imposées si cela s'avère nécessaire.

Le § 3 prévoit la possibilité pour le Gouvernement de fixer un nombre maximum de licences pour le cyclopartage en flotte libre. Si le système de licences à instaurer s'avère insuffisant, à l'avenir, pour concrétiser les raisons impératives d'intérêt général présumées, à savoir la réduction de l'impact du cyclopartage en flotte libre sur l'espace public, la possibilité est gardée ouverte dans le présent projet de limiter le nombre de licences à l'avenir. Vu que la limitation du nombre de licences est une mesure qui va plus loin que la réglementation du service en soi, le Gouvernement devra justifier, le cas échéant, la proportionnalité d'une telle mesure.

Artikel 5

De verlenging van de vergunning is enkel afhankelijk van het blijvend vervullen van de vergunningsvoorwaarden. Het is aldus overeenkomstig artikel III.10 van het Wetboek van economisch recht mogelijk om de geldigheidsduur van de vergunning in de tijd te beperken.

Artikel 6

De beginselen die met betrekking tot de exploitatievoorwaarden worden vermeld, hebben onder andere tot doel om de negatieve impact van vrije vloot fietsdelen op de openbare ruimte maximaal te beperken. De verschillende exploitatievoorwaarden worden door de Regering vastgelegd. Deze kunnen onder andere betrekking hebben op de rotatiegraad. Daarnaast is het ook mogelijk dat de Regering specifieke regels opstelt met betrekking tot het stallen van fietsdeelvoertuigen, waarbij een onderscheid kan worden gemaakt naargelang de categorie.

Voor de zones waar het verboden is een fietsdeelvoertuig te stallen, betekent een dergelijk verbod enkel dat een fietsdeelvoertuig daar niet definitief gestald mag worden, waardoor het andere gebruikers mogelijk wordt gemaakt het fietsdeelvoertuig daar op te halen. Op voorwaarde dat de huurperiode niet wordt beëindigd, blijft het aldus mogelijk om een fietsdeelvoertuig tijdelijk te stallen in voornoemde verboden zones.

De operatoren dienen preventief en curatief op te treden teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden te garanderen. Zo dient een operator er bijvoorbeeld voor te zorgen dat de applicatie die voor het vrije vloot fietsdelen gebruikt wordt niet toelaat om een fietsdeelvoertuig op geldige wijze te stallen in een zone waar dit niet toegelaten is of in een zone waar een te hoge concentratie fietsdeelvoertuigen is. Een andere mogelijkheid kan er in bestaan dat de operator instaat voor de herverdeling van fietsdeelvoertuigen over het grondgebied of een efficiënt systeem uitwerkt om beschadigde fietsen weg te halen. Daarnaast kan er in het kader van preventief optreden gedacht worden aan preventiecampagnes georganiseerd door de operatoren om de gebruikers van de systemen van vrije vloot fietsdelen te responsabiliseren over veiligheid in het verkeer, dan wel aan gezamenlijke campagnes in die zin met de gewestelijke overheid. Het niet naleven van deze verplichting kan ultiem leiden tot de schorsing of de vernietiging van de vergunning.

In § 3 en § 4 wordt voorzien dat fietsdeelvoertuigen van de openbare weg kunnen worden verwijderd indien een schending van de exploitatievoorwaarden niet binnen de 24 uur na de kennisgeving ervan door het Gewest aan de operator wordt verholpen door de operator. Hiervoor zal in voorkomend geval een retributie worden geheven.

Article 5

La prolongation d'une licence dépend uniquement du fait de continuer à remplir les conditions relatives aux licences. Il est donc possible, conformément à l'article III.10 du Code du droit économique, de limiter la durée de validité de la licence dans le temps.

Article 6

Les principes mentionnés portant sur les conditions d'exploitation ont, notamment, pour but de limiter au maximum l'impact négatif du cyclopartage en flotte libre sur l'espace public. Les différentes conditions sont fixées par le Gouvernement. Celles-ci peuvent notamment porter sur le taux de rotation. Par ailleurs, il est également possible que le Gouvernement impose des règles spécifiques concernant l'entreposage des véhicules de cyclopartage, où une distinction peut être faite en fonction de la catégorie.

Pour les zones où il est interdit d'entreposer un véhicule de cyclopartage, ce genre d'interdiction signifie uniquement qu'il ne peut pas y être définitivement entreposé, ce qui permet à d'autres utilisateurs de venir chercher un véhicule de cyclopartage à cet endroit. À condition que la période de location ne soit pas terminée, il reste donc possible d'entreposer temporairement un véhicule de cyclopartage dans des zones dites « interdites ».

Les opérateurs doivent agir de manière préventive et curative afin de garantir le respect des conditions d'exploitation. Ainsi, un opérateur doit, par exemple, veiller à ce que l'application qu'il utilise pour le cyclopartage en flotte libre ne permette pas de stationner un véhicule de cyclopartage de manière réglementaire dans une zone où ceci est interdit ou dans une zone où il y a une trop forte concentration de véhicules de cyclopartage. Une autre possibilité peut consister à ce que l'opérateur se charge de la redistribution des véhicules de cyclopartage sur le territoire ou développe un système efficace pour enlever les vélos endommagés. Par ailleurs, dans le cadre d'un acte préventif, on peut penser à l'organisation de campagnes de prévention par les opérateurs pour responsabiliser les utilisateurs du cyclopartage en flotte libre à propos de la sécurité dans la circulation, ou à des campagnes communes en ce sens avec les pouvoirs publics régionaux. Le non-respect de cette obligation peut mener au final à la suspension ou l'annulation de la licence.

Aux § 3 et § 4, il est prévu que les véhicules de cyclopartage peuvent être enlevés de la voie publique si une infraction aux conditions d'exploitation n'est pas résolue par l'opérateur dans les 24 heures qui suivent la notification par la Région. Le cas échéant, une redevance sera prélevée à cet effet.

De in § 4 voorziene retributie voor het verwijderen van de fietsen door de overheid dekt enerzijds de externe kosten die de operator veroorzaakt ten aanzien van de gemeenschap en anderzijds kan zij de operator ertoe aanzetten om zelf een voldoende performant systeem met betrekking tot het weghalen van fietsdeelvoertuigen te voorzien, zodat deze retributies worden vermeden. Het verschil in omvang van de retributie wordt verklaard doordat de kost voor het verwijderen van fietsdeelvoertuigen varieert naargelang het type. Zo spreekt het voor zich dat het verwijderen van een motorfiets een hogere kost vertegenwoordigt dan de verwijdering van een gewone fiets.

Artikel 7

Deze retributie is een compensatie voor de ingebruikneming van de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt beheerd en onderhouden door de overheid. Organisaties die er gebruik van maken, in het bijzonder voor commerciële doeleinden, dienen daar een vergoeding voor te betalen.

Daarenboven veroorzaken de fietsdeelsystemen bijkomende kosten voor de overheden, in zoverre zij moeten tussenkomen bij allerlei problemen in verband met hinderlijk geplaatste fietsdeelvoertuigen, moeten voorzien in bijkomende fietsstallingen in de openbare ruimte of in het organiseren van de controle op de naleving van de vergunnings- en exploitatievoorwaarden.

Hierbij kan gedifferentieerd worden naargelang het soort fietsdeelvoertuig. Deze differentiatie wordt verklaard doordat de diverse categorieën fietsdeelvoertuigen een verschillende omvang hebben en ook op verschillende wijzen gebruikt worden, waardoor de impact van deze categorieën op de openbare ruimte evenmin steeds identiek zal zijn. De regering kan er voor opteren om voor alle of bepaalde deel-fietsvoertuigen (nog) geen retributie te voorzien.

De retributies worden geïnd door het Gewest.

Artikel 8

Artikel 8 heeft enkel betrekking op de situatie waarbij fietsdeelvoertuigen zonder vergunning ter beschikking worden gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen. Dit kan het geval zijn wanneer een operator nooit een vergunning heeft aangevraagd, maar eveneens wanneer een bestaande vergunning geschorst, ingetrokken of niet verlengd wordt. Schendingen van de vergunnings- en exploitatievoorwaarden vallen niet onder het toepassingsgebied van dit artikel.

Paragraaf 1 voorziet in de mogelijkheid om fietsdeelvoertuigen die aldus worden ter beschikking gesteld in beslag te nemen.

La redevance prévue au § 4 pour l'enlèvement des vélos par les pouvoirs publics couvre, d'une part, les coûts externes causés par l'opérateur vis-à-vis de la communauté et peut, d'autre part, inciter l'opérateur à prévoir lui-même un système performant d'enlèvement des véhicules de cyclopartage afin d'éviter ces redevances. La différence dans l'ampleur de la redevance s'explique du fait que le coût d'enlèvement des véhicules de cyclopartage varie en fonction du type. Ainsi, il va de soi que l'enlèvement d'une moto représente un coût plus élevé que l'enlèvement d'un vélo ordinaire.

Article 7

Cette redevance est une compensation pour l'usage de l'espace public. L'espace public est géré et entretenu par les pouvoirs publics. Les organisations qui en font usage, en particulier à des fins commerciales, doivent payer une indemnité.

Par ailleurs, les systèmes de cyclopartage causent des coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics, dans la mesure où ils doivent intervenir en cas de divers problèmes causés par des véhicules de cyclopartage placés de manière gênante, prévoir des parkings à vélos supplémentaires dans l'espace public ou organiser un contrôle du respect des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation.

Il peut y avoir une différenciation en fonction du type de véhicule de cyclopartage. Cette différenciation s'explique du fait que les différentes catégories de véhicules de cyclopartage sont de tailles différentes et sont également utilisés de manière différente, ce qui fait que l'impact de ces catégories sur l'espace public ne sera pas identique non plus. Le gouvernement peut choisir de ne pas (encore) imposer une redevance pour toutes les catégories ou certaines catégories.

Les redevances sont encaissées par la Région.

Article 8

L'article 8 porte uniquement sur la situation où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre. Cela peut être le cas lorsqu'un opérateur n'a jamais demandé de licence, mais aussi lorsqu'une licence existante est suspendue, retirée ou non prolongée. Les violations des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation ne relèvent pas du champ d'application de cet article.

Le § 1^{er} prévoit la possibilité de saisir les véhicules d'autopartage mis ainsi à disposition.

Verder wordt voorzien in een cascadesysteem, waarbij de door de Regering aangeduide ambtenaar alsnog kan optreden indien het Parket geen actie onderneemt binnen een termijn van 30 dagen. Hierdoor wordt vermeden dat een gebeurlijk niet optreden van het openbaar ministerie ertoe leidt dat het aanbieden van vrije vloot fietsdelen zonder vergunning onbestraft blijft.

Artikel 9

De procedure tot schorsing en intrekking van de vergunning kan worden opgestart bij een schending van de bepalingen van hoofdstuk II of III. Deze procedure kan evident niet worden toegepast op operatoren die een dienst van vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning.

Pas na de gebeurlijke intrekking van de vergunning is het mogelijk om strafrechtelijk op te treden, indien de operator toch verder zijn diensten aanbiedt.

Artikel 10

Er zijn verschillende mogelijkheden teneinde de bepalingen van deze ordonnantie te doen naleven. Zo kan met name vrij gekozen worden tussen het opleggen van een boete, het schorsen van de vergunning, of een combinatie van beide, al naargelang welke maatregel het meest effectief en proportioneel is. Hierbij is er geen verplichting om deze maatregel onmiddellijk te nemen, maar kunnen eveneens regularisatietermijnen worden vastgelegd, dit zowel bij het opleggen van een boete als bij het opstarten van een schorsings- en intrekkingprocedure.

Door een dergelijk systeem wordt er maximaal voor geopteed om de operatoren de tijd en de mogelijkheid te bieden om de verschillende verplichtingen van deze ordonnantie na te leven vooraleer er tot het opleggen van boetes, dan wel het schorsen en intrekken van de vergunning wordt overgegaan.

Artikel 11

Dit artikel regelt het opsporen en vaststellen van overtredingen tegen de verschillende bepalingen van deze ordonnantie.

Artikel 12

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

Par ailleurs, un système de cascade est prévu, par lequel un fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative si le procureur du Roi n'intervient pas dans un délai de 30 jours. De ce fait, on évite que l'éventuelle inaction du Ministère public entraîne que le fait de proposer du cyclopartage en flotte libre sans licence reste impuni.

Article 9

La procédure de suspension ou de retrait de la licence peut être lancée en cas d'infraction aux dispositions du chapitre II ou III. Cette procédure ne peut, évidemment, pas être appliquée aux opérateurs qui organisent un service de cyclopartage en flotte libre sans licence.

Ce n'est qu'après le retrait éventuel de la licence qu'il est possible d'agir pénalement si l'opérateur poursuit, malgré tout, ses services.

Article 10

Il existe différentes possibilités, pour faire respecter les dispositions de la présente ordonnance. Ainsi, on peut choisir entre infliger une amende, suspendre la licence, ou une combinaison des deux, en fonction de la mesure qui est la plus efficace et la plus proportionnelle. Par ailleurs, il n'y a aucune obligation de prendre cette mesure immédiatement, mais on peut également fixer un délai de régularisation, et ce tant lorsqu'elle inflige une amende que lors du lancement d'une procédure de suspension ou de retrait de licence.

Grâce à un tel système, on opte au maximum pour laisser la possibilité aux opérateurs de respecter les différentes obligations de la présente ordonnance avant d'infliger des amendes, ou de procéder à la suspension ou au retrait de la licence.

Article 11

Cet article régit la recherche et la constatation des infractions aux différentes dispositions de la présente ordonnance.

Article 12

Cet article ne nécessite aucun commentaire particulier.

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende vrije vloot fietsdelen

Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK I Algemeen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « administratie » : Brussel Mobiliteit ;
- 2° « Fietsdeelvoertuig » :
 - een fiets in de zin van artikel 2.15.1, eerste lid van de Wegcode ;
 - een elektrische fiets, zijnde een fiets die beschikt over een elektrische hulpmotor in de zin van artikel 2.15.1, tweede lid van de Wegcode ;
 - een bromfiets, zijnde een tweewielige bromfiets in de zin van artikel 2.17 van de Wegcode ;
 - een motorfiets, zijnde een tweewielig motorvoertuig in de zin van artikel 2.18 van de Wegcode, zonder zijspanwagen ;
- 3° « Fietsdelen » : dienst waarbij fietsdeelvoertuigen ter beschikking worden gesteld van meerdere gebruikers voor occasionele verplaatsingen, waarbij het fietsdeelvoertuig na elk gebruik wordt gestald voor een andere gebruiker ;
- 4° « Operator » : verstrekker van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ;
- 5° « Voorbehouden stalling » : een fysieke inrichting in de openbare ruimte voor het stallen van fietsdeelvoertuigen die enkel bestemd is voor fietsdeelvoertuigen van één bepaalde operator ;
- 6° « Vrije vloot fietsdelen » : vorm van fietsdelen waarbij fietsdeelvoertuigen onder meer op de openbare weg ter beschikking worden gesteld van de gebruikers, en er geen beperking is tot het op- en afhalen van de fietsdeelvoertuigen in voorbehouden stallingen ;
- 7° « Vergunning voor vrije vloot fietsdelen » : vergunning in de zin van artikel 3 die aan operatoren de toestemming geeft om een dienst van vrije vloot fietsdelen te verstrekken ;
- 8° « Regering » : de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE SOU MIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

relative au cyclopartage en flotte libre

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, et Nous, Gouvernement, entérinons ce qui suit :

CHAPITRE I^{ER} Généralités

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° « Administration » : Bruxelles Mobilité ;
- 2° « Véhicule de cyclopartage » :
 - un vélo au sens de l'article 2.15.1, alinéa 1^{er} du Code de la Route ;
 - un vélo électrique, à savoir un vélo disposant de l'adjonction d'un moteur électrique au sens de l'article 2.15.1, alinéa 2 du Code de la Route ;
 - un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la Route ;
 - une moto, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la Route, sans side-car ;
- 3° « Cyclopartage » : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnel, où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur ;
- 4° « Opérateur » : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre ;
- 5° « Parkings réservés » : un aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage, uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un opérateur donné ;
- 6° « Cyclopartage en flotte libre » : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique, et où il n'y a aucune limite pour amener ou emmener des véhicules de cyclopartage dans les parkings réservés ;
- 7° « Licence pour cyclopartage en flotte libre » : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre ;
- 8° « Gouvernement » : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

HOOFDSTUK II
De vergunning voor vrije vloot fietsdelen

Artikel 3

§ 1. Geen enkele operator mag zonder vergunning een dienst van vrije vloot fietsdelen organiseren op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. De Regering legt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen vast.

§ 3. Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld mogen niet uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuilend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat, tenzij die uitstoot verwaarloosbaar is.

§ 4. Onder voorbehoud van artikel 3, § 3, worden alle voertuigen gedefinieerd in de artikel 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 en 2.20 van de Wegcode die niet reeds zijn vermeld in artikel 2, 2° als een fietsdeelvoertuig in de zin van deze ordonnantie beschouwd.

De Regering kan beslissen dat bepaalde verplichtingen die in deze ordonnantie worden opgelegd niet van toepassing zijn op de in lid 1 opgesomde voertuigen indien deze verplichtingen niet compatibel zijn met de aard van deze voertuigen. Hierbij kan de Regering een onderscheid maken tussen de verschillende in lid 1 opgenomen categorieën voertuigen.

Artikel 4

§ 1. 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 ;
- de verkeersveiligheid ;
- de volksgezondheid en het milieu ;
- het respect voor de sociale en fiscale wetgeving ;
- de bescherming van consumenten ;
- het verwerven van kennis omtrent de mobiliteitsimpact van fietsdelen ;
- 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.

§ 2. Een operator kan enkel een vergunning voor vrije vloot fietsdelen verkrijgen indien hij zijn diensten overeenkomstig artikel VI.8 van het Wetboek van economisch recht minstens in het Nederlands en het Frans aan-biedt.

§ 3. De Regering kan een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen vastleggen.

Artikel 5

§ 1. De duur van een vergunning bedraagt vier jaar. De vergunning kan een onbeperkt aantal keer hernieuwd worden voor eenzelfde duur-tijd.

§ 2. Indien niet aan één van de vergunningsvoorwaarden is voldaan, kan de vergunning onder voorwaarden worden verlengd voor een duurtijd van maximum één jaar.

CHAPITRE II
La licence pour cyclopartage en flotte libre

Article 3

§ 1^{er}. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction et l'examen des demandes de licence.

§ 3. Les véhicules de cyclopartage mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre ne peuvent pas être équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines, sauf si ces émissions sont négligeables.

§ 4. Sous réserve de l'article 3, § 3, tous les véhicules définis aux articles 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 et 2.20 du Code de la Route qui ne sont pas mentionnés à l'article 2, 2°, sont considérés comme des véhicules de cyclopartage au sens de la présente ordonnance.

Le Gouvernement peut décider que certaines obligations imposées dans la présente ordonnance ne s'appliquent pas aux véhicules énumérés à l'alinéa 1^{er} si ces obligations ne sont pas compatibles avec la nature de ces véhicules. En outre, le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules énumérées à l'alinéa 1^{er}.

Article 4

§ 1^{er}. 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 ;
- la sécurité routière ;
- la santé publique et l'environnement ;
- le respect de la réglementation sociale et fiscale ;
- la protection des consommateurs ;
- l'acquisition de connaissance sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité ;
- 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.

§ 2. Un opérateur ne peut obtenir une licence pour cyclopartage en flotte libre que s'il propose ses services au minimum en français et en néerlandais conformément à l'article VI.8 du Code du droit économique.

§ 3. Le Gouvernement peut fixer le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre.

Article 5

§ 1^{er}. La durée d'une licence est de quatre ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

§ 2. Si l'une des conditions de la licence n'est pas remplie, la licence peut être prolongée, sous conditions, pour une durée d'un an maximum.

Artikel 6

§ 1. De exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen worden door de Regering vastgelegd. De Regering kan een onderscheid maken tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen. Hierbij worden tenminste volgende beginselen toegepast:

- 1° Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen enkel gestald worden overeenkomstig de Wegcode;
- 2° De Regering kan, na consultatie van de gemeentes, zones vastleggen waarin het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen. Deze zones worden door de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen;
- 3° Fietsdeelvoertuigen die ter beschikking gesteld worden door operatoren mogen niet beschadigd zijn en dienen op elk ogenblik te voldoen aan de technische voorschriften;
- 4° De Regering kan, na consultatie van de gemeentes, een maximale concentratie van fietsdeelvoertuigen op een bepaalde oppervlakte vastleggen. De maximale concentratie kan betrekking hebben op de fietsdeelvoertuigen van elke individuele operator of van alle operatoren samen.

De Minister bevoegd voor Mobiliteit kan overeenkomstig 2° en 4° tijdelijke zones vastleggen voor een duurtijd van maximum 3 maanden en licht elke betrokken gemeente daarover in.

§ 2. De operatoren treden preventief op teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen te garanderen. Bij schending van één van de exploitatievoorwaarden, dient de operator de onregelmatige situatie binnen de 24 uur vanaf de kennisname hiervan te regulariseren.

§ 3. Bij schending van één van de exploitatievoorwaarden kan de administratie de fietsdeelvoertuigen van de openbare weg verwijderen na het verstrijken van de in artikel 6 § 2 vermelde termijn.

§ 4. Voor de verwijdering overeenkomstig paragraaf 3 wordt een forfaitaire retributie geheven ten laste van de operator die de fietsdeelvoertuigen ter beschikking stelt. De Regering bepaalt het bedrag binnen een vork van 20 en 500 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.

HOOFDSTUK III
Retributie

Artikel 7

§ 1. De Regering kan per fietsdeelvoertuig dat gebruikt wordt voor vrije vloot fietsdelen een retributie opleggen voor het gebruik van het openbaar domein.

§ 2. De Regering bepaalt in voorkomend geval de omvang van de retributie binnen een vork van 1 en 100 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.

Article 6

§ 1^{er}. Les conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre sont fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage. Par ailleurs, les principes suivants sont au moins appliqués :

- 1° Les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre, peuvent uniquement être entreposés conformément au Code de la Route ;
- 2° Le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer des zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Ces zones sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de cyclopartage en flotte libre ;
- 3° Les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par les opérateurs ne peuvent pas être endommagés et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques ;
- 4° Le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer une concentration maximale de véhicules de cyclopartage sur une superficie donnée. La concentration maximale peut porter sur les véhicules de cyclopartage de chaque opérateur individuel ou de tous les opérateurs ensemble.

Le Ministre en charge de la Mobilité peut fixer, conformément aux 2° et 4°, des zones temporaires pour une durée de maximum 3 mois et en informe chaque commune concernée.

§ 2. Les opérateurs agissent de manière préventive afin de garantir le respect des conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'opérateur est tenu de régulariser la situation irrégulière dans les 24 heures qui suivent la prise de connaissance.

§ 3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'Administration peut enlever de la voie publique les véhicules de cyclopartage à l'expiration du délai mentionné à l'article 6, § 2.

§ 4. Pour l'enlèvement, conformément au paragraphe 3^{er}, une redevance forfaitaire sera perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition. Le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 500 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.

CHAPITRE III
Redevance

Article 7

§ 1^{er}. Le Gouvernement peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance pour l'utilisation du domaine public.

§ 2. Le Gouvernement fixe, le cas échéant, l'ampleur de la redevance dans une fourchette située entre 1 et 100 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.

**HOOFDSTUK IV
Inbreuk en straffen**

Artikel 8

§ 1. Indien een dienst voor vrije vloot fietsdelen wordt georganiseerd zonder geldige vergunning, kan de hiertoe door de Regering gemachtigde ambtenaar overgaan tot de inbeslagname van de fietsdeervoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 2. Onverminderd de eventuele schadevergoedingen, worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 50 tot 25.000 euro, of met één van deze straffen alleen, diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseert zonder vergunning.

§ 3. De rechter zal de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeervoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 3. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bedoeld in dit artikel.

§ 4. De Procureur des Konings beschikt over een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de dag van ontvangst van het origineel proces-verbaal, om de ter zake door de Regering aangeduide ambtenaar in te lichten dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, vervolging werd ingesteld, dan wel dat hij oordeelt het dossier te moeten seponeren bij gebrek aan toereikende bezwaren. Deze mededeling doet de mogelijkheid vervallen voor deze ambtenaar om een administratieve geldboete op te leggen.

Na het verstrijken van de in lid 1 genoemde termijn, kan de door de Regering aangewezen ambtenaar een administratieve boete opleggen aan diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseert zonder vergunning. Deze ambtenaar kan tevens de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeervoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

De Regering stelt het bedrag van de administratieve boeten vast die opgelegd kunnen worden in de in lid 1 en 2 bedoelde gevallen binnen een vork van 25 tot 12.500 euro.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van een administratieve boete.

Artikel 9

§ 1. Bij niet-naleving van één van bepalingen van Hoofdstuk II of III, brengt de Administratie dit ter kennis aan de betrokken operator.

De administratie legt aan de operator een termijn op waarbinnen hij zijn situatie dient te regulariseren. Deze termijn bedraagt minimaal 1 week en maximaal 6 maanden vanaf de kennisgeving.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de door de administratie voorziene termijn wordt geregulariseerd, kan de Minister bevoegd voor Mobiliteit op voorstel van de administratie de vergunning schorsen, nadat de operator vooraf werd gehoord.

Van zodra de operator de situatie regulariseert en hier de administratie van op de hoogte brengt, zal de Minister bevoegd voor Mobiliteit, na vast te stellen dat de situatie effectief is geregulariseerd, de schorsing van de vergunning opheffen.

**CHAPITRE IV
Infraction et sanctions**

Article 8

§ 1^{er}. Si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, l'Administration peut, dans l'attente d'un jugement, procéder à une saisie temporaire des véhicules de cyclopartage mis à disposition par un opérateur dans un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 2. Sans préjudice d'éventuelles indemnités, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 50 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 3. Le juge ordonnera la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 3. Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans le présent article.

§ 4. Le procureur du Roi dispose d'un délai de trente jours, à compter du jour de réception du procès-verbal original, pour informer le fonctionnaire désigné en la matière par le Gouvernement qu'une information ou instruction judiciaire a été lancée, que des poursuites ont été engagées, ou qu'il décide de classer le dossier sans suite à défaut de preuves suffisantes. Cette communication met fin à la possibilité pour ce fonctionnaire d'infliger une amende administrative.

À l'expiration du délai cité à l'alinéa 1^{er}, le fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative à ceux qui organisent un service de cyclopartage sans licence. Ce fonctionnaire peut également ordonner la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre.

Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées pour les cas visés aux alinéas 1 et 2 dans une fourchette de 25 à 12.500 euros.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger une amende administrative.

Article 9

§ 1^{er}. En cas de non-respect de l'une des dispositions du Chapitre II ou III, l'Administration en informe l'opérateur concerné.

L'Administration impose à l'opérateur un délai dans lequel celui-ci est tenu de régulariser la situation. Ce délai s'élève à minimum 1 semaine et maximum 6 mois à partir de la notification.

§ 2. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai prévu par l'Administration, le Ministre en charge de la Mobilité peut, sur proposition de l'Administration, suspendre la licence, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

Dès que l'opérateur régularise la situation et en informe l'Administration, le Ministre en charge de la Mobilité, après avoir constaté que la situation est effectivement régularisée, lèvera la suspension de la licence.

§ 3. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de vergunning is geregulariseerd, kan de Minister bevoegd voor Mobiliteit op voorstel van de Administratie de vergunning intrekken, nadat de operator vooraf werd gehoord.

Artikel 10

Onverminderd artikel 8 kunnen administratieve boetes worden opgelegd aan de operatoren door de ambtenaren die ter zake door de Regering worden aangewezen, indien de operator de niet-naleving van één van de bepalingen van Hoofdstuk II en III niet binnen de in artikel 9 bepaalde termijn regulariseert.

De Regering stelt het bedrag van de administratieve boeten vast die opgelegd kunnen worden door de in lid 1 bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen binnen een vork van 25 tot 12.500 euro.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van administratieve boeten.

Artikel 11

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die zij aanstelt voor het opzoeken en het vaststellen bij proces-verbaal van overtredingen tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen van de vergunningen die krachtens deze ordonnantie afgegeven worden.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn eveneens gemachtigd om de feiten te constateren en om proces-verbaal op te maken en om alle noodzakelijke maatregelen te nemen wanneer een fietsdeelvoertuig zonder vergunning ter beschikking wordt gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens betichting van valsheid. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen tien dagen na vaststelling van de overtreding naar de operator gestuurd.

HOOFDSTUK V Slotbepalingen

Artikel 12

De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie en treedt ten laatste in werking op 1 september 2018.

§ 3. Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois qui suivent la suspension de la licence, le Ministre en charge de la Mobilité peut, sur proposition de l'Administration, retirer la licence, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

Article 10

Sans préjudice de l'article 8, des amendes administratives peuvent être infligées aux opérateurs par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement, si l'opérateur ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions du Chapitre II et III dans le délai fixé à l'article 9.

Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1^{er} concernant les infractions administratives constatées, dans une fourchette de 25 à 12.500 euros.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger des amendes administratives.

Article 11

Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qu'il désigne pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions à la présente ordonnance, aux arrêtés d'exécution ou aux conditions des licences délivrées en vertu de celle-ci.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont également habilités pour constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule de cyclopartage sans licence est mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à inscription de faux. Une copie des procès-verbaux est adressée à l'opérateur, dans les dix jours de la constatation des infractions.

CHAPITRE V Dispositions finales

Article 12

Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance au plus tard au 1^{er} septembre 2018.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 5 juni 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « betreffende vrije vloot fietsdelen ».

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 2 juli 2018. De kamer was samengesteld uit Jacques JAUMOTTE, voorzitter van de Raad van State, Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO, staatsraad, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Marianne DONY, assessoren, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jean-Baptiste LEVAUX, auditeur.

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

Het advies (nr. 63.660/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 juli 2018.

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 voorontwerp^(*), de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

ALGEMENE OPMERKING

Bij verscheidene bepalingen van de ontworpen ordonnantie⁽¹⁾ worden bevoegdheden opgedragen of andere opdrachten toevertrouwd aan de administratie, die gedefinieerd wordt in artikel 2, 1°, van het voorontwerp, of aan de minister bevoegd voor Mobiliteit.

Het staat evenwel aan de regering de verordeningen te maken en de besluiten te nemen die nodig zijn voor de uitvoering van de ordonnanties, haar eigen werkwijze en de organisatie van haar diensten te regelen, waardoor het ook zaak is van de regering om, als ze dat opportuun

(*) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

(1) Zie artikel 2, 1°, artikel 6, § 1, tweede lid, en § 3, en artikel 9 van het voorontwerp.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 5 juin 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « relative au cyclopartage en flotte libre ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 2 juillet 2018. La chambre était composée de Jacques JAUMOTTE, président du conseil d'État, Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO, conseiller d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Marianne DONY, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Jean-Baptiste LEVAUX, auditeur.

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

L'avis (n° 63.660/4), dont le texte suit, a été donné le 2 juillet 2018.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Diverses dispositions de l'ordonnance en projet⁽¹⁾ accordent des pouvoirs ou confient d'autres missions à l'administration, définie à l'article 2, 1°, de l'avant-projet, ou au ministre en charge de la Mobilité.

Or, c'est au Gouvernement qu'il revient de faire les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des ordonnances ainsi que de décider de ses règles de fonctionnement et de l'organisation de ses services, et, de ce fait, c'est à lui qu'il appartient, s'il l'estime opportuun, de déléguer ses

(*) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

(1) Voir les articles 2, 1°, 6, § 1^{er}, alinéa 2, et § 3, et 9 de l'avant-projet.

acht, haar bevoegdheden over te dragen of bepaalde opdrachten toe te vertrouwen aan een van haar leden of aan die van haar diensten die ze daartoe aanwijst.⁽²⁾⁽³⁾

Het voorontwerp moet aldus herzien worden dat aan deze opmerking gevolg gegeven wordt.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

INDIENINGSBESLUIT

De ontworpen ordonnantie moet voorafgegaan worden door een indieningsbesluit en onderaan dienen de handtekeningen geplaatst te worden van de ministers die het ontwerp namens de regering bij het Parlement indienen.⁽⁴⁾

DISPOSITIEF

Artikel 2

1. In artikel 2, 2°, wordt gedefinieerd wat in de zin van de ontworpen ordonnantie als een « fietsdeelvoertuig » beschouwd wordt. Datzelfde begrip wordt evenwel anders gedefinieerd in artikel 3, § 4, eerste lid, waarbij weliswaar naar artikel 2, 2°, verwezen wordt. Zo heeft artikel 3, § 4, eerste lid, in tegenstelling tot artikel 2, 2°, onder andere betrekking op voertuigen met meer dan twee wielen, maar houdt het daarentegen alleen verband met elektrische voertuigen – doordat een van de voorwaarden van de definitie erin bestaat dat aan artikel 3, § 3, voldaan dient te zijn.

Op de vraag waarom twee verschillende definities van hetzelfde begrip in het voorontwerp naast elkaar bestaan, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord :

« L'article 3, § 4 est une élaboration de l'article 2, 2°. La distinction est expliquée dans l'exposé des motifs :

Article 2, 2°

« Les différents véhicules qui relèvent de la notion de véhicule de cyclopartage, sont les véhicules qui, conformément au Code de la Route, doivent ou peuvent être entreposés en dehors de la chaussée, en d'autres termes, également sur le trottoir. C'est le cas pour tous les vélos ou vélos électriques, ainsi que pour les cyclomoteurs et motos à deux roues, mais pas pour les cycles et cyclomoteurs avec trois voire quatre roues.

(2) Artikelen 20, 68, 69 en 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen », die op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van toepassing zijn krachtens de artikelen 8, 36 en 40 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 « met betrekking tot de Brusselse Instellingen ».

(3) Zie in dezelfde zin het recente advies 63.475/2-4, dat op 6 juni 2018 gegeven is over een voorontwerp van programmadecreet van het Waals Gewest « portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature et de forêt, des pouvoirs locaux et de logement », *Parl. St. W.Parl.* 2017-18, nr. 1142/1, 161-190.

(4) Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab « Wetgevingstechniek », aanbevelingen nrs. 226 tot 228.

pouvoirs ou de confier des missions déterminées à l'un de ses membres ou à celui de ses services qu'il désigne⁽²⁾⁽³⁾.

L'avant-projet doit être revu pour donner suite à cette observation.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

ARRÊTÉ DE PRÉSENTATION

L'ordonnance en projet sera précédée par un arrêté de présentation et sera revêtue des signatures des Ministres qui, au nom du Gouvernement, déposeront le projet sur le bureau du Parlement⁽⁴⁾.

DISPOSITIF

Article 2

1. L'article 2, 2° définit ce qui est considéré comme des véhicules de cyclopartage au sens de l'ordonnance en projet. Cependant, ce même concept est défini, différemment, à l'article 3, § 4, alinéa 1^{er}, tout en se référant à l'article 2, 2°. Ainsi, l'article 3, § 4, alinéa 1^{er}, contrairement à l'article 2, 2°, vise notamment les véhicules de plus de deux roues, mais, par contre, ne vise que les véhicules électriques – dès lors qu'il inclut, comme condition de la définition, le respect de l'article 3, § 3.

Interrogée quant au motif pour lequel deux définitions différentes du même concept coexistent dans l'avant-projet, la déléguée a répondu ce qui suit :

« L'article 3, § 4 est une élaboration de l'article 2, 2°. La distinction est expliquée dans l'exposé des motifs :

Article 2, 2°

« Les différents véhicules qui relèvent de la notion de véhicule de cyclopartage, sont les véhicules qui, conformément au Code de la Route, doivent ou peuvent être entreposés en dehors de la chaussée, en d'autres termes, également sur le trottoir. C'est le cas pour tous les vélos ou vélos électriques, ainsi que pour les cyclomoteurs et motos à deux roues, mais pas pour les cycles et cyclomoteurs avec trois voire quatre roues.

(2) Articles 20, 68, 69 et 87 de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles », applicables à la Région de Bruxelles-Capitale en vertu des articles 8, 36 et 40 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 « relative aux institutions bruxelloises ».

(3) Voir en ce sens, récemment, l'avis n° 63.475/2-4 donné le 6 juin 2018 sur un avant-projet de décret-programme de la Région wallonne « portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature et de forêt, des pouvoirs locaux et de logement », *Doc. parl.*, *Parl. wall.*, 2017-2018, n° 1142/1, pp. 161-190.

(4) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandations n°s 226 à 228.

La possibilité de stationner ce genre de véhicule de cyclopartage sur le trottoir augmente évidemment le risque de fortes nuisances pour les piétons. C'est la raison pour laquelle le projet d'ordonnance ne se limite pas au partage de vélos *stricto sensu*, mais porte aussi sur le partage de cyclomoteurs et de motos.

Par ailleurs, seuls les cyclomoteurs ou motos à propulsion électrique entrent en considération comme véhicule de cyclopartage. Cette limitation découle de motivations écologiques. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre.

Dans le cadre de la réforme en cours de préparation du Code de la Route fédéral, ces catégories feront très probablement l'objet d'une réforme. Dans l'attente d'une adaptation de la présente ordonnance au nouveau Code de la Route, tous les véhicules qui ont le droit de stationner en dehors de la chaussée, relèveront du champ d'application de cette ordonnance. ».

Article 3, § 4

« Au § 4, figurent les différentes autres catégories de véhicules qui relèvent du champ d'application du projet d'ordonnance. Il s'agit notamment des véhicules qui, conformément au Code de la Route, en principe, ne peuvent être stationnés en dehors de la chaussée, comme par exemple, les cycles et cyclomoteurs ayant plus de deux roues, les unités de propulsion, les cycles motorisés, les motos avec side-car et les tricycles ou quadricycles motorisés. Dans la pratique, il faut toutefois constater que ces véhicules, par manque d'emplacements de parking réservés, sont, malgré tout, stationnés de manière gênante sur le trottoir. Les arguments précités en matière d'impact sur l'espace public valent donc également pour ces véhicules.

Les autres arguments énumérés afin de justifier l'instauration du système de licences, s'appliquent également intégralement à ces catégories de véhicules.

En conformité avec l'article 3, § 3, ces catégories de véhicules de cyclopartage ne peuvent pas non plus être propulsés par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles. ».

L'article 2, 2° contient la catégorie générale des véhicules déjà utilisées ou attendues qui ont le droit de stationner sur le trottoir.

Pour quatre [lire : trois] raisons, cette catégorie doit être élargie conformément à l'article 3, § 3 :

- D'autres véhicules qui n'ont sensu stricto pas le droit de stationner sur le trottoir le font quand même dans la pratique et auraient alors le même impact dans la pratique.
- Le code de la route va probablement être fort adapté dans l'année ou les années qui viennent, où beaucoup de ces véhicules pourraient recevoir le droit de stationner sur le trottoir.
- L'impact sur l'environnement de ces catégories peut être le même ou plus important, ce qui demande une même réglementation pour éviter qu'un opérateur pourrait échapper à la réglementation en optant pour des variations des véhicules qui se trouvent dans la catégorie générale.

En bref : La catégorie générale en 2, 2° est élargie par 3, § 3 pour garantir que tous les véhicules qui ne disposent pas d'emplacements de parking réservés (comme les voitures l'ont dans l'espace public) et qui pourraient maintenant ou dans le futur servir pour un système de cyclopartage en flotte libre doivent répondre aux mêmes conditions. ».

La possibilité de stationner ce genre de véhicule de cyclopartage sur le trottoir augmente évidemment le risque de fortes nuisances pour les piétons. C'est la raison pour laquelle le projet d'ordonnance ne se limite pas au partage de vélos *stricto sensu*, mais porte aussi sur le partage de cyclomoteurs et de motos.

Par ailleurs, seuls les cyclomoteurs ou motos à propulsion électrique entrent en considération comme véhicule de cyclopartage. Cette limitation découle de motivations écologiques. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre.

Dans le cadre de la réforme en cours de préparation du Code de la Route fédéral, ces catégories feront très probablement l'objet d'une réforme. Dans l'attente d'une adaptation de la présente ordonnance au nouveau Code de la Route, tous les véhicules qui ont le droit de stationner en dehors de la chaussée, relèveront du champ d'application de cette ordonnance. ».

Article 3, § 4

« Au § 4, figurent les différentes autres catégories de véhicules qui relèvent du champ d'application du projet d'ordonnance. Il s'agit notamment des véhicules qui, conformément au Code de la Route, en principe, ne peuvent être stationnés en dehors de la chaussée, comme par exemple, les cycles et cyclomoteurs ayant plus de deux roues, les unités de propulsion, les cycles motorisés, les motos avec side-car et les tricycles ou quadricycles motorisés. Dans la pratique, il faut toutefois constater que ces véhicules, par manque d'emplacements de parking réservés, sont, malgré tout, stationnés de manière gênante sur le trottoir. Les arguments précités en matière d'impact sur l'espace public valent donc également pour ces véhicules.

Les autres arguments énumérés afin de justifier l'instauration du système de licences, s'appliquent également intégralement à ces catégories de véhicules.

En conformité avec l'article 3, § 3, ces catégories de véhicules de cyclopartage ne peuvent pas non plus être propulsés par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles. ».

L'article 2, 2° contient la catégorie générale des véhicules déjà utilisées ou attendues qui ont le droit de stationner sur le trottoir.

Pour quatre [lire : trois] raisons, cette catégorie doit être élargie conformément à l'article 3, § 3 :

- D'autres véhicules qui n'ont sensu stricto pas le droit de stationner sur le trottoir le font quand même dans la pratique et auraient alors le même impact dans la pratique.
- Le code de la route va probablement être fort adapté dans l'année ou les années qui viennent, où beaucoup de ces véhicules pourraient recevoir le droit de stationner sur le trottoir.
- L'impact sur l'environnement de ces catégories peut être le même ou plus important, ce qui demande une même réglementation pour éviter qu'un opérateur pourrait échapper à la réglementation en optant pour des variations des véhicules qui se trouvent dans la catégorie générale.

En bref : La catégorie générale en 2, 2° est élargie par 3, § 3 pour garantir que tous les véhicules qui ne disposent pas d'emplacements de parking réservés (comme les voitures l'ont dans l'espace public) et qui pourraient maintenant ou dans le futur servir pour un système de cyclopartage en flotte libre doivent répondre aux mêmes conditions. ».

Uit die uitleg blijkt dat het vergunningsstelsel, waarvan het de bedoeling is dat het dient als kader voor het parkeren van vrije vloot deeltuigen in de openbare ruimte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat het van toepassing is op tweewielige voertuigen die buiten de rijbaan geparkeerd mogen worden op basis van het wegverkeersreglement,⁽⁵⁾ namelijk de voertuigen bedoeld in artikel 2, 2°, van het voorontwerp van ordonnantie, ten gevolge van artikel 3, § 4, van het voorontwerp, eveneens van toepassing zal zijn op voertuigen die krachtens voormeld reglement niet buiten de rijbaan geparkeerd mogen worden.

Dat komt er voor die voertuigen op neer dat, aangezien ze geëxploiteerd worden door de houder van een « vergunning voor vrije vloot fietsdelen » wordt afgeweken van de regels waarin het wegverkeersreglement voor die voertuigen voorziet, terwijl de regels inzake de politie van het wegverkeer waarvan afgeweken wordt, overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen » onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen.⁽⁶⁾

Daaruit volgt dat de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te buiten gegaan worden met artikel 3, § 4, van het voorontwerp, zodat die bepaling dient te vervallen. Indien het de bedoeling is vooruit te lopen op eventuele wijzigingen van de regels van het wegverkeersreglement inzake het parkeren buiten de rijbaan, zou men er beter aan doen om in artikel 2 van de ontworpen ordonnantie melding te maken van de fietsen [of « rijwielen »], de elektrische fietsen [of « rijwielen »], de bromfietsen en motoren « die krachtens het wegverkeersreglement buiten de rijbaan geparkeerd mogen worden. ».

2. In artikel 2, 2°, eerste streepje, is sprake van een « fiets in de zin van artikel 2.15.1, eerste lid van de Wegcode ».

In het voorontwerp dient het begrip « de Wegcode » - of beter nog « het wegverkeersreglement » gedefinieerd te worden als « het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ». Doordat het begrip « de Wegcode » in het voorontwerp veelvuldig gebruikt wordt, zou het beter zijn om de definitie van dat begrip, of beter nog van het begrip « het wegverkeersreglement », op te nemen tussen de definities die vervat zijn in artikel 2.

3. Bovendien wordt in de voornoemde bepaling van het wegverkeersreglement een definitie gegeven van « het rijwiel » en niet van « de fiets ». De woorden « de fiets » moeten in het voorontwerp vervangen worden door de woorden « het rijwiel ». Een andere mogelijkheid zou er voor de steller van het voorontwerp in kunnen bestaan de fiets te definiëren als het rijwiel in de zin van artikel 2.15.1, eerste lid, van het wegverkeersreglement.

4. Uit de definitie van het begrip « voorbehouden stalling », die vervat is in artikel 2, 5°, van het voorontwerp, blijkt dat een dergelijke stalling niet door verscheidene operatoren gedeeld mogen worden. De vraag rijst of dat wel het doel van de steller van het voorontwerp is en of dat een verantwoord doel is.

De voorliggende definitie moet opnieuw onder de loep genomen worden.

(5) Zie artikel 23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 « houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ».

(6) Zie inzonderheid *Parl. St. Senaat*, 2012-13, nr. 5-2232/1, 133 e.v.

Il ressort de ces explications que le système de licence, qui vise à encadrer le stationnement de véhicules en flotte libre dans l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale et qui est destiné à s'appliquer aux véhicules à deux roues autorisés à stationner en dehors de la chaussée sur la base du Code de la route⁽⁵⁾, à savoir les véhicules mentionnés à l'article 2, 2°, de l'avant-projet d'ordonnance, sera également applicable, par l'effet de l'article 3, § 4, de l'avant-projet, à des véhicules qui, en vertu de la réglementation précitée, ne sont pas autorisés à stationner en dehors de la chaussée.

Une telle modalité revient, pour ces véhicules, dès lors qu'ils sont exploités par le titulaire d'une « licence pour cyclopartage en flotte libre », à déroger aux règles que prévoit le Code de la route à l'égard de ces véhicules, alors que les règles de police de la circulation routière auxquelles il est dérogé ressortissent à la compétence de l'autorité fédérale conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles »⁽⁶⁾.

Il s'ensuit que l'article 3, § 4, de l'avant-projet excède les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale et doit être omis. Si l'intention est d'anticiper d'éventuelles modifications des règles du Code de la route concernant le stationnement en dehors de la chaussée, mieux vaut, dans l'article 2 de l'ordonnance en projet, faire mention des vélos [ou « cycles »], vélos [ou « cycles »] électriques, cyclomoteurs et motos « autorisés à stationner en dehors de la chaussée en vertu du Code de la route. ».

2. À l'article 2, 2°, premier tiret, il est fait référence au « vélo au sens de l'article 2.15.1, alinéa 1^{er} du Code de la Route ».

Il y a lieu d'insérer dans l'avant-projet une définition du « Code de la route » comme « l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ». Au vu des multiples utilisations de l'expression « Code de la Route » dans l'avant-projet, mieux vaut insérer cette définition parmi celles figurant à l'article 2.

3. Par ailleurs, la disposition en question du Code de la route définit le « cycle », et non le « vélo ». Le mot « vélo » sera remplacé par le mot « cycle » dans l'avant-projet. Une alternative pour l'auteur de l'avant-projet pourrait être de définir par ailleurs le vélo comme le cycle au sens de l'article 2.15.1, alinéa 1^{er}, du Code de la route.

4. Il ressort de la définition de la notion de « parkings réservés », énoncée à l'article 2, 5°, de l'avant-projet, que de tels parkings ne peuvent pas être partagés entre plusieurs opérateurs. La question se pose de savoir si telle est l'intention de l'auteur de l'avant-projet et si elle est justifiée.

La définition à l'examen sera réexaminée.

(5) Voir l'article 23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 « portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ».

(6) Voir notamment *Doc. parl., Sénat*, 2012-2013, n° 5-2232/1, pp. 133 et s.

Artikel 3

Het ontworpen dispositief strekt ertoe diensten van vrije vloot fietsdelen te verbieden voor voertuigen die « uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuילend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat ».

Volgens de commentaar bij artikel 2 vloeit « [d]eze beperking (...) voort uit ecologische beweegredenen. Door enkel elektrische fietsdeelvoertuigen toe te laten, wordt de CO₂-uitstoot beperkt en wordt vermeden dat door vrije vloot fietsdelen vervuïlende stoffen, die broeikasgassen of fijn stof bevatten, in de atmosfeer terechtkomen. » Het verbod op de exploitatie van een dienst van vrije vloot fietsdelen met behulp van vervuïlende voertuigen in de zin van het ontworpen dispositief wordt in het licht van het Wetboek van economisch recht en van de dienstenrichtlijn verantwoord met de overweging dat het « [o]vereenkomstig artikel III.13, § 1, 3° van het Wetboek economisch recht (...) toegelaten [is] om de uitoefening van dienstenactiviteiten afhankelijk te stellen van voorwaarden die de volksgezondheid en de bescherming van het milieu tot doel hebben » en door de stelling dat dit « verbod (...) de volksgezondheid en het milieu [ontegensprekelijk] ten goede [komt] ».

Die uitleg volstaat niet om te verantwoorden dat het exploitatieverbod zoals dat in het voorontwerp in het vooruitzicht gesteld wordt, aanvaardbaar zou kunnen zijn.

De steller van het voorontwerp moet nauwkeurig en uitvoerig kunnen aantonen dat het voorgenomen verbod op vrije vloot fietsdelen met behulp van vervuïlende voertuigen in de zin van voorliggend dispositief inderdaad kan bijdragen tot het halen van het doel van de bescherming van het milieu en de volksgezondheid dat nagestreefd wordt, wat het geval zou zijn indien aangetoond zou worden dat een systeem van fietsdelen met behulp van vervuïlende voertuigen niet beter is voor het milieu en de volksgezondheid dan het gebruik van dezelfde voertuigen in een louter privé kader.

De steller van het voorontwerp moet immers kunnen aantonen dat het voorgenomen verbod geen discriminatie inhoud en dat het niet disproportioneel is in het licht van het beginsel van de vrije mededinging, gelet op inzonderheid het feit dat het privé gebruik, het gebruik in het kader van een verhuuring, het delen of het exploiteren van voertuigen die « uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuïlend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat » volledig verboden zullen zijn zodra het voorontwerp in werking getreden is,⁽⁷⁾ terwijl niet in een overgangperiode voorzien wordt.

Dit dispositief moet opnieuw worden onderzocht en in voorkomend geval herzien worden.

Artikel 4

1. Artikel 4, § 1, eerste lid, vijfde streepje, van het voorontwerp machtigt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om voorwaarden vast te stellen die betrekking hebben op de consumentenbescherming en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Allereerst staat het echter niet aan de steller van het voorontwerp om de regering te machtigen om bepalingen vast te stellen die betrekking hebben op de consumentenbescherming, aangezien dat een bevoegdheid is die federaal gebleven is.⁽⁸⁾

(7) Namelijk uiterlijk op 1 september 2018, krachtens artikel 12 van het voorontwerp.

(8) Zie artikel 6, § 1, VI, vierde lid, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Article 3

Le dispositif en projet entend interdire les services de cyclopartage en flotte libre pour les véhicules « équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines ».

Selon le commentaire de l'article 2, « [c]ette limitation découle de motivations écologiques. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre ». L'interdiction de l'exploitation d'un service de cyclopartage en flotte libre pour les véhicules polluants au sens du dispositif en projet est justifiée au regard du Code de droit économique et de la directive « services », dès lors que « [c]onformément à l'article III.13, § 1^{er}, 3° du code de droit économique, il est autorisé de rendre l'exercice d'activités de service dépendant de conditions ayant pour but la santé publique et la protection de l'environnement » et dès lors que l'« interdiction est incontestablement bénéfique pour la santé publique et l'environnement ».

De telles explications ne suffisent pas à justifier l'admissibilité de l'interdiction d'exploitation telle qu'envisagée par l'avant-projet.

Il convient que l'auteur de l'avant-projet soit en mesure d'établir, de manière précise et circonstanciée, que l'interdiction envisagée du cyclopartage en flotte libre des véhicules polluants au sens du dispositif à l'examen est effectivement de nature à concourir à l'objectif de protection de l'environnement et de la santé humaine qui est poursuivi, ce qui serait le cas s'il était démontré qu'un système de cyclopartage de véhicules polluants n'est pas plus avantageux pour l'environnement et la santé humaine qu'une utilisation des mêmes véhicules dans un cadre purement privatif.

L'auteur de l'avant-projet doit en effet être en mesure d'établir tant le caractère non discriminatoire de l'interdiction envisagée que son caractère proportionné par rapport au principe de libre concurrence, eu égard notamment au fait que l'utilisation à titre locatif ou privatif, le partage et l'exploitation de véhicules « équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines » sera totalement interdite dès l'entrée en vigueur de l'avant-projet⁽⁷⁾, sans aménagement d'une période transitoire.

Le dispositif à l'examen sera réexaminé et le cas échéant revu.

Article 4

1. L'article 4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 5^e tiret, de l'avant-projet habilite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à fixer des conditions qui portent sur la protection des consommateurs et de la vie privée.

Or il ne revient tout d'abord pas à l'auteur de l'avant-projet d'habiliter le Gouvernement à prendre des dispositions qui portent sur la protection des consommateurs, cette compétence étant restée fédérale⁽⁸⁾.

(7) À savoir au plus tard le 1^{er} septembre 2018, en vertu de l'article 12 de l'avant-projet.

(8) Voir l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 4, 2°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

Voorts moet de aan de regering verleende machtiging inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer beter afgebakend worden in de ordonnantie zelf.

Paragraaf 1, eerste lid, vijfde streepje, moet herzien worden in het licht van die opmerking.

2. Artikel 4, § 2, van het voorontwerp schrijft voor dat de diensten van een vergunde operator « minstens in het Nederlands, het Frans en het Engels » aangeboden moeten worden. Het gaat dus om een maatregel die strekt tot regeling van het gebruik van de talen en die bijgevolg weggelaten moet worden, aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter zake niet bevoegd is.⁽⁹⁾

Artikel 6

1. In de derde inleidende zin van paragraaf 1 worden in de Franse tekst de woorden « par ailleurs » gebruikt, terwijl in de Nederlandse tekst het woord « hierbij » gebruikt wordt.

Naar gelang van zijn bedoeling dient de steller van het voorontwerp ervoor te zorgen dat er samenhang is tussen beide versies.

2. Nadat de operator heeft kennisgenomen van een schending van een exploitatievoorwaarde beschikt hij luidens paragraaf 2 over een termijn van 24 uur om de situatie te regulariseren. Zo niet kan de administratie luidens paragraaf 3 de voertuigen verwijderen of laten verwijderen. In dat geval wordt luidens paragraaf 4 een retributie opgelegd aan de operator.

Op de vraag hoe de operator kennisneemt van de schending in kwestie en of het gaat om de in artikel 9, § 1, van het voorontwerp bedoelde kennisgeving heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

« Non, l'article 6, § 2, explique la gestion au quotidien bien que l'article 9 prévoit la procédure pour globalement enforcer les conditions.

Dans le cadre de l'exécution administrative de la réglementation un service sera prévu où toute personne concernée peut notifier des véhicules en violation. Ces notifications vont être envoyées en live à l'opérateur concerné. À cet instant les 24 heures de l'opérateur commencent pour résoudre le problème. Si après 24 heures l'opérateur n'a pas introduit qu'il a régularisé la situation, il est en infraction. À partir de cet instant, l'administration peut décider d'enlever (...) contre une redevance le véhicule.

Comme il n'est pas possible d'éviter à chaque instant des infractions sur les différentes règles, l'administration fait un suivi général des activités des opérateurs, incluant de garder la trace des données (# véhicules en infraction par heure/jour, # véhicules en infractions 24 heures après notification par jour,...).

Aussi longtemps que l'opérateur respecte in globo les conditions, l'administration n'a pas besoin d'entamer la procédure de l'article 9. Des contacts réguliers et des améliorations de service des opérateurs pourraient résoudre les petits problèmes peu à peu. Si par contre les problèmes deviennent de plus en plus grands et que l'opérateur ne veut ou ne sait pas remédier, l'administration peut entamer la procédure d'article 9.

(p.e. si 5 % des véhicules sont en infraction par jour et 4 % est déplacé dans les 24 heures, il n'est pas nécessaire de mettre l'opérateur

(9) Zie advies 61.587/4, op 26 juni 2017 gegeven over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering « houdende de erkenning van autodeelsystemen voor particulieren », opmerking bij artikel 4, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61587.pdf>.

Par ailleurs, l'habilitation confiée au Gouvernement en matière de protection de la vie privée doit être mieux encadrée dans l'ordonnance elle-même.

Le cinquième tiret sera revu à la lumière de cette observation.

2. L'article 4, § 2, de l'avant-projet, impose que les services d'un opérateur licencié soient proposés « au minimum en français, en néerlandais et en anglais ». Il s'agit donc d'une mesure réglementant l'emploi des langues et qui, en conséquence, doit être omise, la Région de Bruxelles-Capitale étant sans compétence en la matière⁽⁹⁾.

Article 6

1. Dans la troisième phrase introductive du paragraphe 1^{er}, la version française utilise les mots « par ailleurs », alors que la version néerlandaise utilise le mot « hierbij ».

Il convient qu'en fonction de l'intention qu'il poursuit, l'auteur de l'avant-projet assure la cohérence entre les deux versions.

2. Le paragraphe 2 prévoit un délai de 24 heures après la prise de connaissance d'une violation d'une condition d'exploitation pour que l'opérateur régularise la situation. À défaut, le paragraphe 3 prévoit la possibilité, pour l'administration, d'enlever ou de faire enlever les véhicules. Dans ce cas, le paragraphe 4 prévoit une redevance à charge de l'opérateur.

Interrogée quant à savoir comment l'opérateur prend connaissance de la violation en question et s'il s'agit de l'information visée à l'article 9, § 1^{er}, de l'avant-projet, la déléguée du Ministre a répondu comme suit :

« Non, l'article 6, § 2, explique la gestion au quotidien bien que l'article 9 prévoit la procédure pour globalement enforcer les conditions.

Dans le cadre de l'exécution administrative de la réglementation un service sera prévu où toute personne concernée peut notifier des véhicules en violation. Ces notifications vont être envoyées en live à l'opérateur concerné. À cet instant les 24 heures de l'opérateur commencent pour résoudre le problème. Si après 24 heures l'opérateur n'a pas introduit qu'il a régularisé la situation, il est en infraction. À partir de cet instant, l'administration peut décider d'enlever [...] contre une redevance le véhicule.

Comme il n'est pas possible d'éviter à chaque instant des infractions sur les différentes règles, l'administration fait un suivi général des activités des opérateurs, incluant de garder la trace des données (# véhicules en infraction par heure/jour, # véhicules en infractions 24 heures après notification par jour,...).

Aussi longtemps que l'opérateur respecte in globo les conditions, l'administration n'a pas besoin d'entamer la procédure de l'article 9. Des contacts réguliers et des améliorations de service des opérateurs pourraient résoudre les petits problèmes peu à peu. Si par contre les problèmes deviennent de plus en plus grands et que l'opérateur ne veut ou ne sait pas remédier, l'administration peut entamer la procédure d'article 9.

(p.e. si 5 % des véhicules sont en infraction par jour et 4 % est déplacé dans les 24 heures, il n'est pas nécessaire de mettre l'opérateur

(9) Voir l'avis n° 61.587/4 donné le 26 juin 2017 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « portant agrégation des systèmes de partage de voitures pour les particuliers », observation sous l'article 4, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61587.pdf>.

formellement en demeure avec la possibilité de suspension. Si par contre, chaque jour 20 % des véhicules sont en infraction ou qu'il n'y a jamais de réaction sur les notifications, une mise en demeure formelle pourrait être nécessaire si l'opérateur n'a aucune intention de remédier). »

Het voorontwerp moet aldus aangevuld worden dat daarin bepaald wordt hoe de operatoren ervan in kennis gesteld worden dat ze een « exploitatievoorwaarde » zouden schenden. Die kennisgeving zou dan de termijn van 24 uur doen ingaan.

Artikel 7

Paragraaf 3 machtigt de regering om te bepalen welk aandeel van de retributies voor het gebruik van het openbaar domein aan de gemeenten doorgestort moet worden. In de commentaar bij artikel 7 staat dat de retributies geïnd worden door het gewest.

Een dergelijke bepaling, die ertoe strekt te preciseren dat bepaalde ontvangsten voor bijzondere uitgaven bestemd worden, wijkt af van het beginsel van de universaliteit van de begroting dat vervat is in artikel 174, tweede lid, van de Grondwet en in artikel 4, § 3, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 « houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle ». Een dergelijk doel zou maar kunnen worden bereikt door het oprichten van een begrotingsfonds overeenkomstig artikel 8 van de ordonnantie van 23 februari 2006.

Artikel 7 van het voorontwerp moet dienovereenkomstig herzien worden.⁽¹⁰⁾

Artikel 9

Artikel 9 bepaalt welke procedure van toepassing is bij niet-naleving van één van de bepalingen van hoofdstuk II of III.

Op de vraag of die procedure eveneens van toepassing is op de gevallen waarin artikel 3, § 1, niet nageleefd wordt, met name ingeval voorzien wordt in een niet-vergunde dienst van fietsdelen en of, met andere woorden, in dat geval die procedure bovenop de procedure komt waarin artikel 8 voorziet, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

« Non. Un opérateur avec licence peut néanmoins perdre sa licence via la procédure de l'article 9 et, à partir de cet instant, tomber dans la procédure de l'article 8 si le service n'est pas discontinué après la perte de licence. ».

Het voorontwerp moet aldus aangepast worden dat uit de tekst ervan blijkt dat de in artikel 9 bedoelde procedure geen betrekking heeft op de in artikel 8 bepaalde gevallen.

Artikel 11

Luidens het ontworpen derde lid « [stellen d]e hiertoe bevoegde ambtenaren en beampten (...) de overtredingen vast bij processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens betichting van valsheid ».

Een dergelijke regel vormt een uitzondering op de algemene regel dat een proces-verbaal als louter inlichting geldt en derhalve ook op « de regel van de vrije bewijslevering in strafzaken, op grond waarvan de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde van een bepaald element

(10) Zie advies 60.450/4, op 7 december 2016 gegeven over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 23 mei 2017 « houdende de militaire programmering van investeringen voor de periode 2016-2030 », *Parl. St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2137/001.

formellement en demeure avec la possibilité de suspension. Si par contre, chaque jour 20 % des véhicules sont en infraction ou qu'il n'y a jamais de réaction sur les notifications, une mise en demeure formelle pourrait être nécessaire si l'opérateur n'a aucune intention de remédier) ».

L'avant-projet sera complété afin de prévoir la manière dont les opérateurs sont avertis de ce qu'ils violeraient une « condition d'exploitation », avertissement qui ferait alors courir le délai de 24 heures.

Article 7

Le paragraphe 3 habilite le Gouvernement à déterminer la part des redevances pour l'utilisation du domaine public qui sera reversée aux communes. Le commentaire de l'article 7 précise que les redevances sont encaissées par la Région.

Une telle disposition, qui tend à préciser l'affectation de certaines recettes à des dépenses particulières, déroge au principe d'universalité budgétaire consacré à l'article 174, alinéa 2, de la Constitution, ainsi qu'à l'article 4, § 3, de l'ordonnance du 23 février 2006 « organique portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle ». Un tel objectif ne pourrait être rencontré que par la création d'un fonds budgétaire, conformément à l'article 8 de l'ordonnance du 23 février 2006.

L'article 7 de l'avant-projet sera revu en conséquence⁽¹⁰⁾.

Article 9

L'article 9 prévoit une procédure en cas de non-respect de l'une des dispositions des chapitres II ou III.

Interrogée quant à savoir si cette procédure est également applicable aux cas de non-respect de l'article 3, § 1^{er}, à savoir le cas d'une organisation d'un service de cyclopartage sans licence et si, en d'autres termes, cette procédure se cumule, dans cette hypothèse, à celle de l'article 8, la déléguée du Ministre a répondu ce qui suit :

« Non. Un opérateur avec licence peut néanmoins perdre sa licence via la procédure de l'article 9 et, à partir de cet instant, tomber dans la procédure de l'article 8 si le service n'est pas discontinué après la perte de licence. ».

L'avant-projet sera adapté afin qu'il ressorte de son texte que la procédure visée à l'article 9 ne concerne pas les cas visés à l'article 8.

Article 11

Selon l'alinéa 3 en projet, « [I]es fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à inscription de faux ».

Une telle règle fait exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et, dès lors, aussi à la règle de la libre administration de la preuve en matière répressive, sur la base de laquelle le juge apprécie, en fonction de sa propre conviction,

(10) Voir l'avis n° 60.450/4 donné le 7 décembre 2016 sur un projet devenu la loi du 23 mai 2017 « de programmation militaire des investissements pour la période 2016-2030 », *Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, n° 54-2137/001.

beoordeelt». Zoals er door het Grondwettelijk Hof werd op gewezen, moet een afwijking van de voornoemde algemene regel op een redelijke verantwoording berusten en mogen de rechten van de beklaagde er niet onevenredig door beperkt worden.⁽¹¹⁾

De commentaar bij het artikel verstrekt in dat verband geen enkele uitleg. Bij de huidige stand van het dossier is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk om welke verantwoording het zou kunnen gaan.

Het dispositief moet herzien worden teneinde rekening te houden met die opmerking.

Artikel 12

Om het probleem te voorkomen dat zou rijzen ingeval de regering er niet toe zou komen de datum van inwerkingtreding van de ordonnantie vast te stellen en aangezien het niet aan de regering staat om de inwerkingtreding van wetgevende bepalingen eendeloos uit te stellen,⁽¹²⁾ dient het dispositief als volgt gesteld te worden :

«De regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie welke ten laatste op (...) 2018 in werking treedt. ».

De Griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De Voorzitter,

Jacques JAUMOTTE

la valeur probante d'un élément déterminé. Comme l'a souligné la Cour constitutionnelle, une dérogation à la règle générale précitée doit s'appuyer sur une justification raisonnable et ne peut restreindre les droits du prévenu de manière disproportionnée⁽¹¹⁾.

Le commentaire de l'article ne donne aucune explication à cet égard. En l'état du dossier, la section de législation n'aperçoit pas quelle pourrait être cette justification.

Le dispositif sera revu pour tenir compte de cette observation.

Article 12

Afin de prévenir la difficulté qui résulterait de l'hypothèse où le Gouvernement resterait en défaut de fixer la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance et étant donné qu'il ne peut pas appartenir au Gouvernement de tenir indéfiniment en suspens l'entrée en vigueur de dispositions législatives⁽¹²⁾, il convient de rédiger le dispositif comme suit :

«Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, laquelle entre en vigueur au plus tard le [...] 2018. ».

Le Greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le Président,

Jacques JAUMOTTE

(11) Zie bijvoorbeeld: GwH 6 april 2000, nr. 40/2000, B.14.1; GwH 14 februari 2001, nr. 16/2001, B.12.1; GwH 14 oktober 2010, nr. 111/2010, B.12.3. Zie eveneens advies 53.912/3, op 21 oktober 2013 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 8 mei 2014 « tot wijziging van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestraffing van misdrijven inzake leefmilieu alsook andere wetgevingen inzake milieu, en tot instelling van een Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/53912.pdf>.

(12) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab « Wetgevingstechniek », aanbeveling 154.1.1.

(11) Voir par exemple: C.C., 6 avril 2000, n° 40/2000, B.14.1; C.C., 14 février 2001, n° 16/2001, B.12.1; C.C., 14 octobre 2010, n° 111/2010, B.12.3. Voir également l'avis n° 53.912/3 donné le 21 octobre 2013 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 mai 2014 « modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, d'autres législations en matière d'environnement et instituant un Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/53912.pdf>.

(12) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 154.1.1.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende vrije vloot fietsdelen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK I

Algemeen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « Wegcode » : koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;
- 2° « Fietsdeelvoertuig » :
 - een rijwiel in de zin van artikel 2.15.1 van de Wegcode ;
 - een bromfiets, zijnde een tweewielige bromfiets in de zin van artikel 2.17 van de Wegcode ;
 - een motorfiets, zijnde een tweewielig motorvoertuig in de zin van artikel 2.18 van de Wegcode, zonder zijspanwagen ;
 - alle andere voertuigen gedefinieerd in de artikelen 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 en 2.20 van de Wegcode ;
- 3° « Fietsdelen » : dienst waarbij fietsdeelvoertuigen ter beschikking worden gesteld van meerdere gebruikers voor occasionele verplaatsingen, waarbij het fietsdeelvoertuig na elk gebruik wordt gestald voor een andere gebruiker ;
- 4° « Operator » : verstrekker van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ;

PROJET D'ORDONNANCE

relative au cyclopartage en flotte libre

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{ER}

Généralités

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° « Code de la route » : arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;
- 2° « Véhicule de cyclopartage » :
 - un cycle au sens de l'article 2.15.1 du Code de la route ;
 - un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la route ;
 - une moto, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la route, sans side-car ;
 - tous les autres véhicules définis aux articles 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 et 2.20 du Code de la route ;
- 3° « Cyclopartage » : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels, où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur ;
- 4° « Opérateur » : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre ;

- 5° « Voorbehouden stalling » : een fysieke inrichting in de openbare ruimte voor het stallen van fietsdeelvoertuigen die enkel bestemd is voor fietsdeelvoertuigen van één of meerdere specifieke operatoren ;
- 6° « Vrije vloot fietsdelen » : vorm van fietsdelen waarbij fietsdeelvoertuigen onder meer op de openbare weg ter beschikking worden gesteld van de gebruikers, en het starten en beëindigen van de verhuurperiode van het fietsdeelvoertuig niet enkel zijn toegelaten in voorbehouden stallingen ;
- 7° « Vergunning voor vrije vloot fietsdelen » : vergunning in de zin van artikel 3 die aan operatoren de toestemming geeft om een dienst van vrije vloot fietsdelen te verstrekken ;
- 8° « Regering » : de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

HOOFDSTUK II

De vergunning voor vrije vloot fietsdelen

Artikel 3

§ 1. Geen enkele operator mag zonder vergunning een dienst van vrije vloot fietsdelen organiseren op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. De Regering legt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen vast.

§ 3. Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen niet uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuilend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat.

Artikel 4

§ 1. 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 ;
- 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 ;

- 5° « Parkings réservés » : un aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage, uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un ou plusieurs opérateurs spécifiques donnés ;
- 6° « Cyclopartage en flotte libre » : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique, et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés ;
- 7° « Licence pour cyclopartage en flotte libre » : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre ;
- 8° « Gouvernement » : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

CHAPITRE II

La licence pour cyclopartage en flotte libre

Article 3

§ 1^{er}. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction et l'examen des demandes de licence.

§ 3. Les véhicules de cyclopartage mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre ne peuvent pas être équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines.

Article 4

§ 1^{er}. 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 ;
- 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 connaissance sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité ;

- 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.

§ 2. Een operator kan enkel een vergunning voor vrije vloot fietsdelen verkrijgen indien deze zijn diensten minstens in het Nederlands, het Frans en het Engels aanbiedt.

§ 3. De Regering kan een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen vastleggen.

Artikel 5

De duur van een vergunning bedraagt drie jaar. De vergunning kan een onbeperkt aantal keer hernieuwd worden voor eenzelfde duurtijd.

Artikel 6

§ 1. De exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen worden door de Regering vastgelegd. De Regering kan een onderscheid maken tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen. Hierbij worden tenminste volgende beginselen toegepast :

- 1° fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen enkel gestald worden overeenkomstig de Wegcode en de ter zake geldende gewestelijke regelgeving ;
- 2° fietsdeelvoertuigen mogen niet gestald worden in zones die noodzakelijk zijn om in te stappen of af te stappen uit het openbaar vervoer ;
- 3° de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, zones vastleggen waarin het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen. Deze zones worden aan de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen ;
- 4° fietsdeelvoertuigen die ter beschikking gesteld worden door de operatoren mogen niet beschadigd zijn en dienen op elk ogenblik te voldoen aan de technische voorschriften ;
- 5° de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, een maximale concentratie van fietsdeelvoertuigen op een bepaalde oppervlakte vastleggen. De maximale concentratie kan betrekking hebben op de fietsdeelvoertuigen van elke individuele operator of van alle operatoren samen ;
- 6° de Regering kan een minimale rotatiegraad opleggen voor de fietsdeelvoertuigen.

- 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.

§ 2. Un opérateur ne peut obtenir une licence pour cyclopartage en flotte libre que si celui-ci propose ses services au minimum en français, en néerlandais et en anglais.

§ 3. Le Gouvernement peut fixer le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre.

Article 5

La durée d'une licence est de trois ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

Article 6

§ 1^{er}. Les conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre sont fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage. En outre, les principes suivants sont au moins appliqués :

- 1° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre, peuvent uniquement être entreposés conformément au Code de la route et aux réglementations régionales en vigueur ;
- 2° les véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être entreposés dans des zones nécessaires à la montée et à la descente des transports publics ;
- 3° le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer des zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Ces zones sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de cyclopartage en flotte libre ;
- 4° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par les opérateurs ne peuvent pas être endommagés et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques ;
- 5° le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer une concentration maximale de véhicules de cyclopartage sur une superficie donnée. La concentration maximale peut porter sur les véhicules de cyclopartage de chaque opérateur individuel ou de tous les opérateurs ensemble ;
- 6° le Gouvernement peut imposer un taux de rotation minimum pour les véhicules de cyclopartage.

De Regering kan overeenkomstig 3° en 5° tijdelijke zones vastleggen voor een duurtijd van maximum 3 maanden en licht elke betrokken gemeente daarover in.

§ 2. De operatoren treden preventief op teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen te garanderen. Bij schending van één van de exploitatievoorwaarden, dient de operator de onregelmatige situatie binnen de 24 uur vanaf de kennisgeving door de bevoegde diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hiervan te regulariseren.

§ 3. Bij schending van één van de exploitatievoorwaarden kunnen de fietsdeelfoertuigen van de openbare weg worden verwijderd na het verstrijken van de in paragraaf 2 vermelde termijn.

§ 4. Voor de verwijdering overeenkomstig paragraaf 3 wordt een forfaitaire retributie geheven ten laste van de operator die de fietsdeelfoertuigen ter beschikking stelt. De Regering bepaalt het bedrag binnen een vork van 20 en 400 euro per fietsdeelfoertuig. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelfoertuigen.

HOOFDSTUK III Retributie

Artikel 7

§ 1. De Regering kan per fietsdeelfoertuig dat gebruikt wordt voor vrije vloot fietsdelen een retributie opleggen voor het gebruik van het openbaar domein.

§ 2. De Regering bepaalt in voorkomend geval de omvang van de retributie binnen een vork van 1 en 25 euro per fietsdeelfoertuig. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende categorieën fietsdeelfoertuigen.

HOOFDSTUK IV Inbreuk en straffen

Artikel 8

§ 1. Indien een dienst voor vrije vloot fietsdelen wordt georganiseerd zonder geldige vergunning, gaat de hiertoe door de Regering gemachtigde ambtenaar, in afwachting van een vonnis, over tot de voorlopige inbeslagname van de fietsdeelfoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

Le Gouvernement peut fixer, conformément aux 3° et 5°, des zones temporaires pour une durée de maximum 3 mois et en informe chaque commune concernée.

§ 2. Les opérateurs agissent de manière préventive afin de garantir le respect des conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'opérateur est tenu de régulariser la situation irrégulière dans les 24 heures qui suivent la notification par les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, les véhicules de cyclopartage peuvent être enlevés de la voie publique à l'expiration du délai mentionné au paragraphe 2.

§ 4. Pour l'enlèvement, conformément au paragraphe 3, une redevance forfaitaire sera perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition. Le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 400 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.

CHAPITRE III Redevance

Article 7

§ 1^{er}. Le Gouvernement peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance pour l'utilisation du domaine public.

§ 2. Le Gouvernement fixe, le cas échéant, l'ampleur de la redevance dans une fourchette située entre 1 et 25 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.

CHAPITRE IV Infraction et sanctions

Article 8

§ 1^{er}. Si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, le fonctionnaire désigné en la matière procède, dans l'attente d'un jugement, à une saisie temporaire des véhicules de cyclopartage mis à disposition par un opérateur dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 2. Onverminderd de eventuele schadevergoedingen, worden gestraft met een geldboete van 50 tot 25.000 euro, of met één van deze straffen alleen, diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning.

§ 3. De rechter zal de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelfoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 4. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bedoeld in dit artikel.

§ 5. De Procureur des Konings beschikt over een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de dag van ontvangst van het origineel proces-verbaal, om de ter zake door de Regering aangeduide ambtenaar in te lichten dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, vervolging werd ingesteld, dan wel dat hij oordeelt het dossier te moeten seponeren bij gebrek aan toereikende bezwaren. Deze mededeling doet de mogelijkheid vervallen voor deze ambtenaar om een administratieve geldboete op te leggen.

Na het verstrijken van de in lid 1 genoemde termijn, kan de door de Regering aangewezen ambtenaar een administratieve boete opleggen gaande tot 12.500 euro aan diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning. Deze ambtenaar kan tevens de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelfoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van een administratieve boete.

Artikel 9

§ 1. Bij niet-naleving van één van de bepalingen van hoofdstuk II of III door een operator die over een vergunning beschikt, wordt dit ter kennis gebracht aan de betrokken operator.

Er wordt aan de operator een termijn opgelegd waarbinnen hij zijn situatie dient te regulariseren. Deze termijn bedraagt minimaal 1 week en maximaal 6 maanden vanaf de kennisgeving.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de voorziene termijn wordt geregulariseerd, kan de vergunning worden geschorst, nadat de operator vooraf werd gehoord.

Van zodra de operator de situatie regulariseert, wordt de schorsing van de vergunning opgeheven.

§ 2. Sans préjudice d'éventuelles indemnités, sont punis d'une amende de 50 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 3. Le juge ordonnera la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 4. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans le présent article.

§ 5. Le procureur du Roi dispose d'un délai de trente jours, à compter du jour de réception du procès-verbal original, pour informer le fonctionnaire désigné en la matière par le Gouvernement qu'une information ou instruction judiciaire a été lancée, que des poursuites ont été engagées, ou qu'il décide de classer le dossier sans suite à défaut de preuves suffisantes. Cette communication met fin à la possibilité pour ce fonctionnaire d'infliger une amende administrative.

À l'expiration du délai cité à l'alinéa 1^{er}, le fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative allant jusqu'à 12.500 euros à ceux qui organisent un service de cyclopartage sans licence. Ce fonctionnaire peut également ordonner la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger une amende administrative.

Article 9

§ 1^{er}. En cas de non-respect de l'une des dispositions du chapitre II ou III, par un opérateur disposant d'une licence, l'opérateur concerné en est informé.

Un délai est imposé à l'opérateur dans lequel celui-ci est tenu de régulariser la situation. Ce délai s'élève à minimum 1 semaine et maximum 6 mois à partir de la notification.

§ 2. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai prévu, la licence peut être suspendue, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

Dès que l'opérateur régularise la situation, la suspension de la licence est levée.

§ 3. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de vergunning is geregulariseerd, kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator vooraf werd gehoord.

§ 4. De Regering bepaalt de modaliteiten van de schorsing- en intrekkingprocedure.

Artikel 10

Onverminderd artikel 8 kunnen administratieve boetes worden opgelegd aan de operatoren door de ambtenaren die ter zake door de Regering worden aangewezen, indien de operator de niet-naleving van één van de bepalingen van hoofdstukken II en III niet binnen de in artikel 9 bepaalde termijn regulariseert.

De Regering stelt het bedrag van de administratieve boetes vast die opgelegd kunnen worden door de in lid 1 bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen binnen een vork van 25 tot 2.500 euro.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van administratieve boetes.

Artikel 11

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die zij aanstelt voor het opzoeken en het vaststellen bij proces-verbaal van overtredingen tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen van de vergunningen die krachtens deze ordonnantie afgegeven worden.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn eveneens gemachtigd om de feiten te constateren en om proces-verbaal op te maken en om alle noodzakelijke maatregelen te nemen wanneer een fietsdeelvoertuig zonder vergunning ter beschikking wordt gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen tien dagen na vaststelling van de overtreding naar de operator gestuurd.

§ 3. Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois qui suivent la suspension de la licence, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

§ 4. Le Gouvernement définit les modalités de la procédure de suspension et de retrait.

Article 10

Sans préjudice de l'article 8, des amendes administratives peuvent être infligées aux opérateurs par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement, si l'opérateur ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions des chapitres II et III dans le délai fixé à l'article 9.

Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1^{er} concernant les infractions administratives constatées, dans une fourchette de 25 à 2.500 euros.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger des amendes administratives.

Article 11

Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qu'il désigne pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions à la présente ordonnance, aux arrêtés d'exécution ou aux conditions des licences délivrées en vertu de celle-ci.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont également habilités pour constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule de cyclopartage sans licence est mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux. Une copie des procès-verbaux est adressée à l'opérateur, dans les dix jours de la constatation des infractions.

HOOFDSTUK V
Slotbepaling

Artikel 12

De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, die ten laatste in werking treedt op 1 februari 2019.

Brussel, 6 september 2018.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek, Haven van Brussel en Openbare Netheid,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

CHAPITRE V
Disposition finale

Article 12

Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, laquelle entre en vigueur au plus tard le 1^{er} février 2019.

Bruxelles, le 6 septembre 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique, du Port de Bruxelles et de la Propreté publique,

Rudi VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET