PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

A-314/1 – 2025/2026

SESSION ORDINAIRE 2025-2026

3 JUILLET 2026

79.827/4

GEWONE ZITTING 2025-2026

3 JULI 2026

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION D'ORDONNANCE

relative à l'organisation des services de cyclopartage en libre-service en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par M. Stijn BEX (NL), Mme Amélie PANS (FR), M. Sven GATZ (NL), Mme Latifa AÏT BAALA (FR), MM. Ilyas MOUANI (NL), Mounir LAARISSI (FR) et Benjamin DALLE (NL))

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende de organisatie van fietsdeeldiensten in zelfbediening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door de heer Stijn BEX (NL), mevrouw Amélie PANS (FR), de heer Sven GATZ (NL), mevrouw Latifa AÏT BAALA (FR), de heren Ilyas MOUANI (NL), Mounir LAARISSI (FR) en Benjamin DALLE (NL))

Résumé*

La proposition d'ordonnance modifie les règles d'organisation des services de cyclopartage, fixées actuellement dans l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. Elle abroge cette ordonnance.

* Résumé établi par les services du Parlement.

Samenvatting*

Dit voorstel van ordonnantie wijzigt de regels voor de organisatie van de fietsdeeldiensten, die momenteel zijn vastgelegd in de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto. Het voorstel heft die ordonnantie op.

* Samenvatting opgesteld door de diensten van het parlement.

Développements

1. Introduction

La Région de Bruxelles-Capitale fait face à des enjeux de mobilité importants qui touchent en premier lieu la capacité des citoyens à se déplacer. Ces enjeux soulèvent également des problématiques liées à la qualité de l'air, l'environnement, la sécurité et la santé publique, le tourisme et le développement économique, ou encore l'aménagement urbain.

Pour faire face à ces enjeux, la Région s'est dotée d'un cadre légal et réglementaire en matière de mobilité. On relèvera en particulier l'ordonnance du 13 octobre 2023 instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière, ainsi que les différentes réglementations spécifiques à certains modes de transport («réglementations modales»)[1].

L'ordonnance du 13 octobre 2023 organise la planification de la mobilité bruxelloise et met en place des outils en vue de suivre l'évolution de la mobilité et de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale. Les réglementations modales règlent quant à elles différents aspects concrets relatifs à l'offre des modes de transport visés, comme les conditions d'octroi des autorisations et les conditions d'exploitation par les opérateurs concernés sur le territoire de la Région, et prévoient des obligations de rapportage de données à charge de ces opérateurs.

En vertu notamment de l'ordonnance du 13 octobre 2023, ces données, utiles à l'amélioration de la connaissance des usages et des comportements de mobilité bruxelloise, sont analysées par la Région, en sa capacité d'autorité organisatrice de la mobilité, dans le but de déterminer plus efficacement les politiques en matière de mobilité et d'assurer le suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière.

La Région souhaite faire preuve d'une plus grande ambition encore et voir l'émergence sur son territoire de véritables comportements de déplacement multimodaux. Afin de favoriser cette multimodalité, les citoyens devraient bénéficier d'un accès simplifié à une multitude de moyens de transport et de services de mobilité sûrs. Par conséquent, il y a lieu de définir un cadre pour chacun de ces services qui permettent un développement favorable du système de transport bruxellois.

Toelichting

1. Inleiding

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geconfronteerd met grote mobiliteitsuitdagingen die in de eerste plaats gevolgen hebben voor de verplaatsingscapaciteit van de burgers. Deze uitdagingen brengen ook problemen met zich mee op het gebied van luchtkwaliteit, milieu, veiligheid en volksgezondheid, toerisme en economische ontwikkeling, of stadsontwikkeling.

Om aan deze uitdagingen het hoofd te bieden heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een wet en regelgevend kader opgesteld met betrekking tot mobiliteit. We vermelden in het bijzonder de ordonnantie van 13 oktober 2023 tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, alsook de verschillende reglementeringen die specifiek zijn voor bepaalde transportwijzen ("modale regelgeving")[2].

De ordonnantie van 13 oktober 2023 organiseert de planning van de Brusselse mobiliteit en voert tools in om de evolutie van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te volgen. De modale vervoersreglementeringen regelen verschillende concrete aspecten met betrekking tot het aanbod van de beoogde vervoerswijzen, zoals de toekennings-voorwaarden voor vergunningen en de exploitatievoorwaarden voor de betrokken operatoren op het gewestelijke grondgebied, en voorzien in de verplichting voor deze operatoren om gegevens te rapporteren.

Krachtens onder andere de ordonnantie van 13 oktober 2023 worden deze gegevens, die nuttig zijn om de kennis over de Brusselse mobiliteitsgewoontes en gedragingen te verbeteren, door het Gewest in zijn hoedanigheid van organiserende overheid van de mobiliteit geanalyseerd, met als doel het mobiliteitsbeleid doeltreffender te bepalen en de opvolging te garanderen van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

Het Gewest wil nog ambitieuzer zijn en wil op zijn grondgebied echt multimodaal verplaatsingsgedrag zien ontstaan. Om deze multimodaliteit te bevorderen zouden de burgers eenvoudiger toegang moeten krijgen tot een veelheid aan veilige vervoersmiddelen en mobiliteitsdiensten. Bijgevolg moet er een kader worden bepaald voor elk van deze diensten, die zorgen voor een gunstige ontwikkeling van het Brusselse vervoerssysteem.

Cette proposition d'ordonnance se concentre sur un service en particulier, celui du cyclopartage en libre-service, et propose d'en réformer le cadre légal.

2. Historique, contexte général et justification de la réforme

a. Première réglementation modale

En 2016 et 2017 sont apparus en Région de Bruxelles-Capitale les premiers services de vélos partagés en flotte libre. Tout en permettant une augmentation de l'usage du vélo, ces services en flotte libre, tels qu'organisés à cette époque, présentaient des manquements sérieux, en particulier une qualité des vélos inadaptée au contexte urbain et une pression exercée sur l'espace public et les différents usagers de celui-ci.

Constatant ces manquements – et tout en reconnaissant la plus-value apportée par ces services, le législateur régional a adopté une ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (A732/1 – 2018/2019).

Cette ordonnance a été mise en œuvre par un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture (sic).

Ensemble, ces textes ont formé la première «réglementation modale» applicable aux services de cycles (trottinettes, vélos et scooters) partagés en flotte libre sur le territoire régional.

Cette réglementation est entrée en vigueur le 1er février 2019.

Elle a permis dans un premier temps d'encadrer l'émergence d'un service de mobilité de nouvelle nature, au travers des éléments suivants:

- le cyclopartage en flotte libre a été soumis à l'obtention préalable d'une licence;
- les conditions relatives aux licences et les conditions d'exploitation avaient 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 régime d'autorisation mis en place était dit «ouvert»: il ne prévoyait aucune limite maximum concernant le nombre de licences d'opérateur ni de véhicules par

Dit voorstel van ordonnantie richt zich op één dienst in het bijzonder, namelijk de fietsdeeldiensten in zelfbediening, en stelt een hervorming van het wettelijk kader voor.

2. Achtergrond, algemene context en motivering van de hervorming

a. Eerste modale regelgeving

In 2016 en 2017 verschenen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de eerste deelfietsdiensten in vrije vloot. Hoewel deze diensten het fietsgebruik deden toenemen, vertoonden ze, zoals ze destijds waren georganiseerd, ernstige tekortkomingen, met name een kwaliteit van de fietsen die niet was aangepast aan de stedelijke context en een druk op de openbare ruimte en de verschillende gebruikers daarvan.

Gezien deze tekortkomingen – en met erkenning van de meerwaarde die deze diensten bieden – heeft de gewestelijke wetgever op 29 november 2018 een ordonnantie aangenomen betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (A732/1 – 2018/2019).

Deze ordonnantie werd ten uitvoer gebracht door een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 januari 2019 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto.

Samen vormden deze teksten de eerste "modale regelgeving" die van toepassing was op diensten voor het delen van tweewielers in vrije vloot (steps, fietsen en scooters) op het gewestelijke grondgebied.

Deze regelgeving is op 1 februari 2019 in werking getreden.

Ze maakte het in eerste instantie mogelijk om de opkomst van een nieuw soort mobiliteitsdienst te reguleren, via de volgende elementen:

- fietsdelen in vrije vloot werd onderworpen aan de voorafgaande verkrijging van een vergunning;
- de voorwaarden met betrekking tot de vergunningen en de exploitatievoorwaarden hadden tot doel de impact van fietsdelen op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de volksgezondheid en het milieu, alsook op de consumentenbescherming te beperken, en inzicht te krijgen in de impact van fietsdelen op de mobiliteit en op alle andere aspecten die de goede werking van fietsdelen in vrije vloot bevorderen;
- het ingevoerde vergunningsstelsel werd zogenaamd "open": er was geen maximum vastgesteld voor het aantal exploitatievergunningen, noch voor het aantal

licence. Les licences étaient octroyées pour une durée de trois ans, renouvelable à terme.

b. Seconde réglementation modale

Bien qu'elle ait permis une amélioration générale de la qualité des véhicules et un renforcement de la fiabilité des opérateurs, la première réglementation modale n'était pas conçue pour absorber la croissance rapide qu'ont connue les services de cyclopartage.

Trois défis majeurs subsistaient:

- en matière de stationnement, en raison de l'organisation des services en flotte libre et l'absence de zones de stationnement dédiées;
- en matière de contrôle des conditions attachées aux licences des opérateurs;
- en matière de respect du code de la route et de sécurité routière.

Une intervention urgente de la Région était demandée par l'ensemble des parties prenantes.

Dans ce contexte, le législateur régional a adopté une ordonnance du 17 mars 2022 modifiant l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (A445/1 – 2021/2022).

À la suite de cette modification, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un arrêté du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. Cet arrêté abroge et remplace l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019. Il est entré en vigueur, pour l'essentiel, le 1er janvier 2024.

Cet arrêté constitue la seconde réglementation modale applicable au cyclopartage.

La pierre angulaire de cette nouvelle réglementation réside dans la mise en place d'un régime d'autorisation dit «fermé», limitant le nombre de licences d'opérateur et le nombre de véhicules par licence. Il est prévu que les licences soient octroyées au terme d'un appel à candidatures pour une durée limitée et sans renouvellement automatique de celles-ci.

voertuigen per vergunning. De vergunningen werden verleend voor een periode van drie jaar, met mogelijkheid tot verlenging.

b. Tweede modale regelgeving

Hoewel de eerste modale regelgeving heeft gezorgd voor een algemene verbetering van de kwaliteit van de voertuigen en een grotere betrouwbaarheid van de operatoren, was deze niet voorzien op de snelle groei van fietsdeeldiensten.

Er bleven drie grote uitdagingen over:

- op het gebied van stallen, omwille van de organisatie van de diensten in een vrije vloot en het ontbreken van speciale parkeerzones;
- op het gebied van de controle op de voorwaarden die aan de vergunningen van de operatoren zijn verbonden;
- op het gebied van de naleving van de verkeersregels en de verkeersveiligheid.

Alle belanghebbenden vroegen om een dringende interventie van het Gewest.

In deze context heeft de gewestelijke wetgever een ordonnantie van 17 maart 2022 aangenomen tot wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (A445/1 – 2021/2022).

Naar aanleiding van deze wijziging heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een besluit van 13 juli 2023 aangenomen houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto. Dit besluit trekt het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 januari 2019 in en vervangt het. Het is grotendeels op 1 januari 2024 in werking getreden.

Dit besluit vormt de tweede modale regelgeving die van toepassing is op fietsdelen.

De hoeksteen van deze nieuwe regelgeving is de invoering van een zogenaamd "gesloten" vergunningsstelsel, waarbij het aantal exploitatievergunningen en het aantal voertuigen per vergunning wordt beperkt. Het is de bedoeling dat de vergunningen worden toegekend na een oproep tot kandidaatstelling, voor een beperkte duur en zonder automatische verlenging ervan.

c. Octroi des licences pour la période 2024-202

Le 18 septembre 2023, un «appel à candidatures 2023 – Licences pour les services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale» a été publié au Moniteur belge.

Le 22 décembre 2023, la ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière a octroyé les licences suivantes pour l'exploitation d'un service de cyclopartage pour la période 2024-2026 :

- trois licences vélos, valables chacune pour 2.500 véhicules et octroyées respectivement aux opérateurs Bolt, Dott et Voi ;
- deux licences trottinettes, valables chacune pour 4.000 véhicules et octroyées respectivement aux opérateurs Bolt et Dott ;
- deux licences scooters, valables chacune pour 300 véhicules et octroyées respectivement aux opérateurs Felyx et Go Sharing;
- deux licences vélos cargo, valables chacune pour 150 véhicules et octroyées respectivement aux opérateurs Pony et Tier.

Il s'agit des licences actuellement en vigueur. Toutes sont effectivement exploitées, à l'exception de la licence scooter détenue par Go Sharing et des licences vélos cargo détenues par Pony et Tier.

d. Contestations à la suite de l'octroi des licences pour la période 2024-202

La mise en place de ce nouveau régime d'autorisation fermé et l'octroi des licences y afférentes ont été contestés par plusieurs opérateurs évincés à la suite de l'appel à candidatures précité.

En particulier, le cadre réglementaire mis en place en 2023 a fait l'objet de demandes de suspension et de recours en annulation auprès du Conseil d'État.

Ainsi, le 6 novembre 2023, deux opérateurs – d'importance mineure et évincés à la suite de l'appel à candidatures – ont introduit chacun une demande de suspension et un recours en annulation contre l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 précité, auprès du Conseil d'État.

Le 24 avril 2024, le Conseil d'État a décidé de suspendre l'exécution des articles 4, 5, 11, 29, 30 et 71 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 (C.E., n° 259.609). Le Conseil d'État a fondé sa décision notamment sur une possible violation de

c. Toekenning van de vergunningen voor de periode 2024-2026

Op 18 september 2023 werd in het Belgisch Staatsblad een "oproep tot kandidaatstelling 2023 – Vergunningen voor fietsdeeldiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" gepubliceerd.

Op 22 december 2023 heeft de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid de volgende vergunningen toegekend voor de exploitatie van een fietsdeeldienst voor de periode 2024-2026:

- drie fietsvergunningen, elk geldig voor 2.500 voertuigen, respectievelijk toegekend aan de operatoren Bolt, Dott en Voi;
- twee stepsvergunningen, elk geldig voor 4.000 voertuigen, respectievelijk toegekend aan de operatoren Bolt en Dott;
- twee scootervergunningen, elk geldig voor 300 voertuigen, respectievelijk toegekend aan de operatoren Felyx en Go Sharing;
- twee bakfietsvergunningen, elk geldig voor 150 voertuigen, respectievelijk toegekend aan de operatoren Pony en Tier.

Dit zijn de vergunningen die momenteel van kracht zijn. Ze worden allemaal effectief geëxploiteerd, met uitzondering van de scootervergunning van Go Sharing en de bakfietsvergunningen van Pony en Tier.

d. Betwistingen naar aanleiding van de toekenning van vergunningen voor de periode 2024-2026

De invoering van dit nieuwe gesloten vergunningsstelsel en de toekenning van de bijbehorende vergunningen werden betwist door verschillende operatoren die na de bovengenoemde oproep tot kandidaatstelling waren uitgesloten.

In het bijzonder zijn bij de Raad van State vorderingen tot schorsing en beroepen tot nietigverklaring tegen het in 2023 ingevoerde regelgevingskader ingesteld.

Zo hebben twee kleinschalige operatoren, die na de oproep tot kandidaatstelling werden uitgesloten, op 6 november 2023 elk een vordering tot schorsing en een beroep tot nietigverklaring ingesteld bij de Raad van State tegen het bovengenoemde besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023.

Op 24 april 2024 besloot de Raad van State de uitvoering van de artikelen 4, 5, 11, 29, 30 en 71 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 te schorsen (RvS, nr. 259.609). De Raad van State baseerde zijn beslissing met name op een mogelijke schending van de ordonnantie van 29 november 2018, aangezien deze

l'ordonnance du 29 novembre 2018, ces articles introduisant *prima facie* des règles et des procédures qui ne seraient ni autorisées ni prévues par ladite ordonnance et dépassant ainsi les délégations de pouvoir accordées au gouvernement. En particulier, le Conseil d'État a relevé que:

- le gouvernement n'apporte pas de justification particulière permettant d'établir l'objectivité et la pertinence des différents chiffres choisis en ce qui concerne le nombre maximum de véhicules dans les différentes catégories;
- le gouvernement n'était pas compétent, en l'absence de toute habilitation législative en ce sens, pour réduire la durée de validité de trois ans des licences en cours de validité lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté ;
- il n'apparait pas que les critères de l'intégration du service proposé dans l'écosystème de transports bruxellois et de l'expérience de déploiement des services dans d'autres villes puissent se rattacher aux conditions d'obtention d'une licence prévues par l'ordonnance ;
- l'arrêté prévoit un traitement de données à caractère personnel sans base légale adéquate.

En conséquence de cet arrêt de suspension, le gouvernement a adopté un nouvel arrêté du 16 janvier 2025 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. L'objectif de cet arrêté est d'assurer la continuité du service tout en répondant aux critiques formulées par le Conseil d'État. Il constitue une mesure transitoire, dans l'attente d'une réforme plus structurelle de l'ordonnance elle-même.

Le 21 mars 2025, l'opérateur Lime a introduit un recours en annulation contre l'arrêté modificatif du 16 janvier 2025. Ce recours est actuellement pendant. Le 13 mai 2025, le Conseil d'État a rejeté la première des deux requêtes en annulation contre l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 et a levé la suspension ordonnée dans son arrêt n° 259.609 du 24 avril 2024 (C.E., n° 263.270). Le Conseil d'État a jugé le recours irrecevable à défaut d'intérêt. Pour ce faire, il s'est reposé sur l'adoption par le gouvernement de l'arrêté modificatif du 16 janvier 2025 impliquant l'abrogation et le remplacement par celui-ci des articles dont l'illégalité avait été jugée sérieuse *prima facie*.

artikelen prima facie regels en procedures invoeren die niet toegestaan of voorzien zouden zijn in deze ordonnantie en daarmee de aan de Regering verleende bevoegdheden overschrijden. In het bijzonder heeft de Raad van State gesteld dat:

- de Regering geen specifieke motivering geeft waarmee de objectiviteit en de relevantie van de gekozen cijfers met betrekking tot het maximumaantal voertuigen in de verschillende categorieën kan worden aangetoond;
- de Regering was, bij gebrek aan enige wettelijke bevoegdheid in die zin, niet bevoegd om de geldigheidsduur van drie jaar van de geldige vergunningen bij de inwerkingtreding van het besluit te verkorten;
- het lijkt er niet op dat de criteria voor de integratie van de voorgestelde dienst in het Brusselse vervoersecosysteem en de ervaring met de uitrol van diensten in andere steden verband houden met de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning zoals bepaald in de ordonnantie;
- het besluit voorziet in de verwerking van persoonsgegevens zonder aangepaste wettelijke basis.

Als gevolg van dit schorsingsarrest heeft de Regering een nieuw besluit van 16 januari 2025 aangenomen tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto. Het doel van dit besluit is de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen en tegelijkertijd tegemoet te komen aan de kritiek van de Raad van State. Het betreft een overgangsmaatregel, in afwachting van een meer structurele hervorming van de ordonnantie zelf.

Op 21 maart 2025 heeft de operator Lime een beroep tot nietigverklaring ingesteld tegen het wijzigingsbesluit van 16 januari 2025. Dit beroep is momenteel aanhangig. Op 13 mei 2025 heeft de Raad van State het eerste van de twee beroepen tot nietigverklaring van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 afgewezen en de schorsing opgeheven die in het arrest nr. 259.609 van 24 april 2024 was bevolen (RvS, nr. 263.270). De Raad van State heeft het beroep onontvankelijk verklaard wegens gebrek aan belang. Hij baseerde zich daarbij op de goedkeuring door de Regering van het wijzigingsbesluit van 16 januari 2025 waarbij de artikelen waarvan de onwettigheid prima facie als ernstig was beoordeeld, werden ingetrokken en door dit besluit werden vervangen.

Le deuxième recours en annulation contre l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 est toujours pendant. En raison du risque que l'arrêté modificatif du 16 janvier 2025 soit lui-même annulé en tout ou en partie à la suite du recours introduit par Lime, il n'est pas certain que ce deuxième recours soit nécessairement rejeté comme l'a été le premier recours en annulation. En effet, si le Conseil d'État statue d'abord sur le recours contre l'arrêté du 16 janvier 2025 et décide de l'annuler, l'arrêté du 13 juillet 2023 pourrait également être annulé à son tour, car il ne pourrait plus, dans ce cas, s'appuyer sur les modifications apportées par l'arrêté du 16 janvier 2025.

Ces différents recours pendants menacent donc l'existence et la sécurité juridique de la réglementation applicable au cyclopartage, en particulier le régime d'autorisation fermé qui a permis, au cours des deux dernières années, d'améliorer la qualité des services et de réduire l'ampleur de certaines externalités négatives.

En tout état de cause, ils limitent la possibilité pour la Région d'organiser une nouvelle mise en concurrence juridiquement solide et imposent une réforme profonde préalable.

La présente réforme vise donc en premier lieu à rétablir une sécurité juridique durable dans l'encadrement des services de cyclopartage en libre-service, tout en tirant les leçons de l'expérience accumulée ces sept dernières années. Il s'agit de répondre aux enjeux actuels par un cadre plus robuste, plus lisible, et mieux adapté aux réalités du terrain tout en laissant une marge d'adaptation à l'avenir pour ces services en évolution constante ainsi qu'en favorisant le développement de ces services dans le sens des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale.

e. Retour d'expérience et constats opérationnels

Depuis l'entrée en vigueur de la première réglementation en 2019, la Région a vu se développer un marché particulièrement dynamique du cyclopartage. Cette évolution rapide a généré plusieurs effets positifs – notamment une diversification de l'offre de mobilité et une réduction de l'usage de la voiture sur certains segments – mais elle a également généré de nouveaux défis:

- une pression croissante sur l'espace public, notamment en matière de stationnement, malgré la mise en place des drop-zones;
- des enjeux accrus en matière de sécurité routière. On constate ainsi une augmentation inquiétante des accidents de trottinette: 666 personnes ont été blessées dans des accidents impliquant des trottinettes électriques en 2025, soit une hausse de pas moins de

Het tweede beroep tot nietigverklaring tegen het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 is nog steeds aanhangig. Door het risico dat het wijzigingsbesluit van 16 januari 2025 zelf geheel of gedeeltelijk nietig wordt verklaard naar aanleiding van het door Lime ingestelde beroep, kan niet worden gegarandeerd dat dit tweede beroep noodzakelijkerwijs zal worden afgewezen, zoals het eerste beroep tot nietigverklaring. Indien de Raad van State namelijk eerst uitspraak doet over het beroep tegen het besluit van 16 januari 2025 en beslist dit besluit te vernietigen, zou het besluit van 13 juli 2023 op zijn beurt eveneens kunnen worden vernietigd, omdat het dan niet langer kan steunen op de wijzigingen die door het besluit van 16 januari 2025 waren aangebracht.

Deze verschillende hangende beroepen vormen dus een bedreiging voor het voortbestaan en de rechtszekerheid van de regelgeving inzake fietsdelen, met name het gesloten vergunningenstelsel dat de afgelopen twee jaar heeft geleid tot een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening en een vermindering van de omvang van bepaalde negatieve externe effecten ervan.

In ieder geval beperken ze de mogelijkheid voor het Gewest om een nieuwe, juridisch sterke aanbesteding te organiseren en maken ze een grondige hervorming vooraf noodzakelijk.

Deze hervorming is dan ook in de eerste plaats bedoeld om weer duurzame rechtszekerheid te creëren voor het regelgevingskader van fietsdeeldiensten in zelfbediening, waarbij lering wordt getrokken uit de ervaringen van de afgelopen zeven jaar. Het gaat erom de huidige uitdagingen aan te gaan met een robuuster, duidelijker en beter aan de praktijk aangepast kader, waarbij ruimte wordt gelaten voor toekomstige aanpassingen aan deze voortdurend evoluerende diensten en de ontwikkeling ervan wordt bevorderd in overeenstemming met de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

e. Feedback en operationele vaststellingen

Sinds de inwerkingtreding van de eerste modale regelgeving in 2019 heeft het Gewest een bijzonder dynamische markt voor fietsdelen zien ontstaan. Deze snelle evolutie zorgde voor een aantal positieve effecten – met name een diversificatie van het mobiliteitsaanbod en een daling van het autogebruik in bepaalde segmenten – maar heeft ook gezorgd voor nieuwe uitdagingen:

- toenemende druk op de openbare ruimte, met name op het gebied van het stallen, ondanks de invoering van dropzones;
- toenemende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en openbare veiligheid. Er is een zorgwekkende toename vast te stellen met step-ongevallen: 666 gewonden met e-steps in 2025, een toename van maar liefst 26% tegenover het jaar

26 % par rapport à l'année précédente. Les analyses montrent que les blessures diffèrent de celles observées lors d'accidents de vélo: elles touchent plus fréquemment la tête et le visage en raison des caractéristiques techniques des trottinettes, notamment leur roues plus petites et leur centre de gravité plus bas;

- des enjeux de sécurité publique liés à des usages détournés observés dans le cadre d'activités illicites;

- le Procureur du Roi de Bruxelles, Julien Moinil, a ainsi attiré l'attention sur l'augmentation du nombre d'accidents de la circulation dans une circulaire adressée au Président de la Conférence des Bourgmestres. Dans la même lettre, il rappelait également que les trottinettes en libre-service sont de plus en plus utilisées à Bruxelles par le crime organisé et les trafiquants de drogue: elles ont été impliquées à vingt-cinq reprises dans des fusillades survenues en Région de Bruxelles-Capitale en 2025, appelant une remise en question des services de trottinettes électriques partagées;

- la nécessité de libérer rapidement l'espace public en cas d'événements majeurs, qu'ils soient planifiés ou imprévus;

- une application parfois incomplète par les opérateurs de certaines de leurs obligations, associée à une difficulté de contrôle du respect de ces obligations, en raison d'un cadre technique et juridique partiellement lacunaire;

- une complexité administrative croissante dans la gestion des relations contractuelles, en partie liée à l'absence d'un fondement légal solide pour certaines exigences, et rendue plus difficile par une collaboration parfois limitée entre les opérateurs et l'administration;

- une incertitude juridique persistante, aggravée par les recours portés devant le Conseil d'État.

Ces constats ont été partagés par les services juridiques et techniques des administrations de différents niveaux de pouvoir.

3. Objectifs poursuivis par la réforme

Dans ce contexte, la réforme de l'ordonnance du 29 novembre 2018 poursuit plusieurs objectifs complémentaires:

- assurer la sécurité juridique du dispositif réglementaire, en corrigeant les fondements légaux des mesures les plus sensibles: nombre d'autorisations, critères de

ervoor. Uit analyses blijkt dat de verwondingen van andere aard zijn dan bij fietsongevallen; ze betreffen vaker het hoofd en het gezicht, vanwege de technische kenmerken van de steps: kleinere wielen en een lager zwaartepunt;

- uitdagingen op het gebied van openbare veiligheid, met name als gevolg van het misbruik ervan bij illegale activiteiten;

- de Procureur des Konings van Brussel, Julien Moinil, heeft in een omzendbrief aan de voorzitter van de Conferentie van Burgemeester gewezen op het stijgend aantal verkeersongevallen. In diezelfde brief wees hij op het feit dat in Brussel deelsteps ook almaar vaker gebruikt worden door de georganiseerd misdaad en de drugshandel: maar liefst vijfentwintig keer werden deelsteps in 2025 gebruikt bij schietpartijen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat aanleiding geeft tot een heroverweging van de deelstepsdiensten;

- de noodzaak om de openbare ruimte snel vrij te maken bij al dan niet geplande grote evenementen;

- een onvolledige toepassing door de operatoren van sommige van hun verplichtingen, gekoppeld aan het feit dat het naleven van deze verplichtingen moeilijk kan worden gecontroleerd, als gevolg van een gedeeltelijk onvolledig technisch en juridisch kader;

- een toenemende administratieve complexiteit bij het beheer van contractuele relaties, deels door het ontbreken van een gedegen rechtsgrondslag voor bepaalde eisen, en bemoeilijkt door de soms beperkte samenwerking tussen de operatoren en de administratie;

- een aanhoudende rechtsonzekerheid, verergerd door de beroepen ingesteld bij de Raad van State.

Deze vaststellingen werden gedeeld door de juridische en technische diensten van overheidsinstanties op verschillende bestuursniveaus.

3. Nagestreefde doelstellingen

De hervorming van de ordonnantie van 29 november 2018 streeft meerdere aanvullende doelstellingen na:

- de rechtszekerheid van het regelgevende instrument garanderen, door de juridische grondslagen van de meest gevoelige maatregelen te corrigeren: aantal vergunningen, selectiecriteria, retributies,

sélection, redevances, obligations de service public, contrôle et sanctions;

- contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et à la préservation de l'ordre public en encadrant plus strictement les conditions d'autorisation et d'exploitation afin de limiter les risques d'accident et les usages détournés observés sur le territoire régional;

- renforcer le rôle de l'autorité régulatrice, en lui conférant les moyens légaux et techniques nécessaires à la gestion d'un marché concurrentiel dans un espace public contraint;

- garantir une qualité de service élevée pour les usagers, en mettant l'accent sur des obligations d'exploitation claires et contrôlables;

- répondre aux enjeux d'aménagement urbain et de partage de l'espace public en limitant les externalités négatives du stationnement en voirie, en particulier à l'égard des usagers actifs et à mobilité réduite;

- préserver la place du cyclopartage comme mode structurant, tout en canalisant le développement des services dans le respect des priorités du Plan régional de Mobilité.

En ce sens, la réforme vise à soutenir une mobilité efficace, intégrée et multimodale.

4. Contenu de la réforme

La proposition d'ordonnance conserve d'importants principes du précédent régime tout en introduisant également un certain nombre d'évolutions majeures par rapport au précédent texte:

- le maintien d'un régime fermé d'autorisations limitées dans le temps, délivrées sur la base d'un appel à candidatures, et encadrées par des conditions d'exploitation précises;

- la clarification du périmètre des autorisations, en recentrant le dispositif sur les services de vélos partagés et en supprimant la possibilité d'exploiter certains types de véhicules – notamment les trottinettes – afin de garantir une meilleure maîtrise des risques en matière de sécurité routière et d'ordre public;

- la fixation de plafonds en matière d'autorisations et de véhicules, tout en laissant au gouvernement une marge d'appréciation lui permettant d'ajuster ces plafonds en

verplichtingen van openbare dienst, controle en sancties;

- bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en het handhaven van de openbare orde door strengere regels op te leggen aan de voorwaarden voor vergunningverlening en exploitatie, teneinde het risico op ongevallen en oneigenlijk gebruik in het Gewest te beperken;

- de rol van de regulerende overheid versterken door haar de nodige wettelijke en technische middelen te verschaffen voor het beheren van een concurrerende markt in een beperkte openbare ruimte;

- een hoge kwaliteit van dienstverlening voor de gebruikers garanderen door de nadruk te leggen op duidelijke en controleerbare exploitatie-verplichtingen;

- tegemoetkomen aan de stedenbouwkundige uitdagingen en het delen van de openbare ruimte door de negatieve externe effecten van het stallen op de openbare weg te beperken, in het bijzonder voor actieve weggebruikers en personen met beperkte mobiliteit;

- de positie van fietsdelen als structurerende vervoerswijze behouden, en tegelijkertijd de ontwikkeling van de diensten in goede banen leiden, in overeenstemming met de prioriteiten van het Gewestelijke Mobiliteitsplan.

In die zin wil de hervorming een doeltreffende, geïntegreerde en multimodale mobiliteit ondersteunen.

4. Inhoud van de hervorming

Het voorstel van ordonnantie behoudt de belangrijke beginselen van het vorige stelsel, maar introduceert ook een aantal belangrijke evoluties ten opzichte van de vorige tekst:

- het behoud van een gesloten stelsel van vergunningen met een beperkte geldigheidsduur, toegekend op basis van een oproep tot kandidaatstelling en omkaderd door precieze exploitatievoorwaarden;

- verduidelijking van de reikwijdte van de vergunningen, waarbij de regeling wordt toegespitst op deelfietsdiensten en de mogelijkheid om bepaalde soorten voertuigen – met name steps – te exploiteren wordt geschrapt, teneinde een betere beheersing van de risico's op het gebied van verkeersveiligheid en openbare orde te waarborgen;

- de vaststelling van plafonds voor vergunningen en voertuigen, met behoud voor de Regering van een beoordelingsmarge om deze plafonds aan te passen

fonction des besoins constatés et des capacités de stationnement disponibles;

- la définition de redevances liées à l'occupation du domaine public et à la couverture des coûts de régulation du système;
- l'introduction d'un système simplifié de contrôle et sanction en cas de non-respect des obligations par les opérateurs basés sur un système de sanction administrative et non plus pénale;
- l'ancrage juridique d'un cadre de partage et d'utilisation des données liées à l'exploitation d'un service de cyclopartage.

Ces éléments permettront aux usagers de bénéficier d'un service qualitatif et sûr, et à l'administration régionale d'encadrer plus efficacement le marché.

5. Conclusion

La Région de Bruxelles-Capitale souhaite se doter d'un cadre juridique pérenne, à la hauteur des enjeux stratégiques et opérationnels de la transition vers un système de transport plus riche, sûr et efficace permettant ainsi une mobilité multimodale pour les citoyens.

Commentaire des articles

Chapitre 1er. Généralités

Article 1er. Habilitation constitutionnelle

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 2. Définitions

En français, le terme «autorisation» est désormais préféré au terme «licence» afin d'aligner le dispositif de la présente ordonnance avec le dispositif de l'ordonnance du 19 mai 2011 visant à transposer, partiellement, la Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services en Région de Bruxelles-Capitale, et d'assurer une adéquation avec le terme «vergunning» retenu en langue néerlandaise.

Pour le reste, cet article n'appelle pas de commentaire particulier supplémentaire.

aan de vastgestelde behoeften en de beschikbare parkeercapaciteit;

- de bepaling van de retributies in verband met het gebruik van het openbare domein en met het dekken van de regelingskosten voor de dienst;
- de invoering van een vereenvoudigd controle en sanctiesysteem in geval van niet-naleving van de verplichtingen door de operator, gebaseerd op een systeem van administratieve in plaats van strafrechtelijke sancties;
- een juridische verankering van een kader voor het delen en gebruiken van gegevens in verband met de exploitatie van fietsdeeldiensten.

Dankzij deze elementen kunnen gebruikers genieten van een hoogwaardige en veilige dienstverlening, en kan het gewestelijke bestuur de markt doeltreffender reguleren.

5. Conclusie

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil een duurzaam juridisch kader creëren voor de strategische en operationele doelstellingen van de overgang naar een uitgebreider, veiliger en doeltreffender vervoersysteem dat multimodale mobiliteit voor de burgers mogelijk maakt.

Commentaar bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1. Grondwettelijke machtiging

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 2. Definities

In het Frans wordt voortaan de voorkeur gegeven aan de term "autorisation" boven "licence" om de bepalingen van onderhavige ordonnantie in overeenstemming te brengen met die van de ordonnantie van 19 mei 2011 tot gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2006 betreffende diensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en om aan te sluiten bij de term "vergunning" die in het Nederlands wordt gebruikt.

Voor het overige behoeft dit artikel geen nadere bijkomende toelichting.

Chapitre 2. Autorisations

Article 3. Interdiction d'exploiter un service de cyclopartage sans autorisation

Cette disposition soumet l'exploitation d'un service de cyclopartage sur le domaine public à l'obtention d'une autorisation. L'exploitation d'un service de cyclopartage sur le domaine public sans autorisation est strictement interdite. Une disposition similaire était déjà présente dans l'ordonnance du 29 novembre 2018.

Cette disposition s'explique par la façon dont le secteur a développé ses activités depuis l'émergence des services de cyclopartage, et les expériences auxquelles les autorités régionales et communales ont fait face à cette occasion.

Les premiers services de vélos partagés en flotte libre sont arrivés dans de nombreuses villes presque du jour au lendemain entre 2016 et 2018. Ces services n'étaient régis par aucune règle ou aucune condition d'exploitation. Il s'en est suivi que des milliers de vélos ont occupé massivement nos rues sans pouvoir dialoguer avec les entreprises exploitant ces services.

Plusieurs opérateurs ont rapidement fait faillite et ont abandonné leurs véhicules dans les rues sans rendre de comptes et laissant à charge des autorités publiques la gestion de leurs flottes.

À la lumière de ces événements, il est apparu impératif de réguler strictement les services de cyclopartage et de soumettre l'exploitation d'un tel service à l'obtention d'une autorisation.

Art. 4. Durée de validité des autorisations

L'ordonnance fixe la durée de validité des autorisations à cinq ans en lieu et place des trois ans prévus actuellement. Cette durée permet une meilleure stabilité et prévisibilité pour les acteurs économiques exploitant les services de cyclopartage, favorisant notamment des emplois locaux et plus stables au sein de ces entreprises.

La Région fixe la date à partir de laquelle l'exploitation peut commencer. Ce mécanisme permet de délivrer l'autorisation sans que sa durée ne débute immédiatement, afin de permettre aux opérateurs de se préparer à l'exploitation du service à la date fixée.

Art. 5. Cumul d'autorisations

Cet article vise à éviter que le secteur privé ne parvienne à obtenir de facto une situation de monopole (par exemple à la suite du rachat d'une autorisation consécutif à la faillite

Hoofdstuk 2. Vergunningen

Artikel 3. Verbod om een fietsdeeldienst te exploiteren zonder vergunning

Deze bepaling onderwerpt de exploitatie van een fietsdeeldienst op het openbare domein aan het verkrijgen van een vergunning. De exploitatie van een fietsdeeldienst op het openbare domein zonder vergunning is strikt verboden. De ordonnantie van 29 november 2018 bevat al een gelijkaardige bepaling.

Deze bepaling wordt verklaard door de manier waarop de sector zijn activiteiten ontwikkeld heeft sinds het ontstaan van fietsdeeldiensten en de ervaringen die de gewestelijke en gemeentelijke overheden hierbij hebben opgedaan.

De eerste deelfietsdiensten in vrije vloot ontstonden in tal van steden bijna van de ene dag op de andere tussen 2016 en 2018. Voor deze diensten golden geen regels of exploitatievoorwaarden. Daardoor stonden onze straten vol met duizenden fietsen zonder dat we in dialoog konden gaan met de ondernemingen die deze diensten exploiteren.

Meerdere operatoren gingen snel failliet en lieten hun voertuigen in de straten achter zonder rekenschap te geven, waardoor de overheid opgezadeld werd met het beheer van hun vloten.

In het licht van deze gebeurtenissen bleek het noodzakelijk fietsdeeldiensten strikt te reguleren en de exploitatie van een dergelijke dienst te onderwerpen aan een vergunning.

Art. 4. Geldigheidsduur van de vergunningen

De ordonnantie legt de geldigheidsduur van de vergunningen vast op vijf jaar in plaats van de huidige drie jaar. Deze duur zorgt voor meer stabiliteit en voorspelbaarheid voor de economische actoren die de fietsdeeldiensten exploiteren, wat lokale en meer stabiele tewerkstelling bij deze ondernemingen bevordert.

Het Gewest bepaalt de datum vanaf wanneer de exploitatie kan starten. Dit systeem maakt het mogelijk de vergunning af te leveren zonder dat de looptijd ervan onmiddellijk ingaat, zodat de operatoren zich kunnen voorbereiden op de start van de exploitatie van de dienst op de vastgestelde datum.

Art. 5. Cumulatie van vergunningen

Dit artikel is bedoeld om te voorkomen dat de privésector een feitelijke monopoliesituatie verkrijgt (bijvoorbeeld na het overkopen van een vergunning naar aanleiding van

d'un autre titulaire d'autorisation) dans laquelle un même opérateur exploiterait l'ensemble des véhicules au sein d'une même catégorie alors que la Région a décidé d'attribuer plus d'une autorisation pour la catégorie en question.

En conséquence, un même opérateur ne peut pas être titulaire de plus d'une autorisation du même type – à savoir vélos ou cyclomoteurs.

Art. 6. Nombre d'autorisations et de véhicules exploitables par autorisation pour les services de vélos partagés

L'expérience des précédentes années et les considérations émises dans le cadre des différentes procédures juridictionnelles ont confirmé la nécessité impérieuse pour la Région d'intervenir en tant qu'autorité organisatrice pour réguler l'exploitation de ces services sur l'espace public.

Les avis reçus par la Région dans le cadre de l'approbation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 incitent à plus de clarté et de lisibilité au sein du marché des opérateurs de cyclopartage. Afin de répondre à cette exigence, il est proposé de définir des minima et maxima quant au nombre d'autorisations d'exploitation octroyées ainsi qu'un plafond de véhicules de cyclopartage autorisés par autorisation.

Ces limitations permettent de préserver un marché concurrentiel tout en évitant une fragmentation excessive de l'offre, ce qui est essentiel pour garantir la lisibilité du service, atteindre une taille critique et assurer la viabilité économique des opérateurs. Elles contribuent en outre à une organisation cohérente de l'offre à l'échelle régionale.

Par ailleurs, l'espace public disponible pour déployer un réseau de drop-zones est limité en raison du partage de celui-ci entre les nombreux modes et services de mobilité disponibles et utilisés en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que de multiples fonctions auxquelles la voirie peut être affectée.

Dans ce contexte, la gestion des externalités négatives liées aux services de cyclopartage (stationnement anarchique, encombrement, nuisances, sécurité routière et ordre public) impose de limiter le nombre d'opérateurs d'une part et de véhicules d'autre part afin de garantir une régulation et un contrôle de l'usage de l'espace public efficace. Un équilibre doit en effet être trouvé entre une concurrence saine entre acteurs du marché, l'évitement d'une situation de monopole et le maintien d'une offre minimale en cas de faillite ou départ d'un des acteurs, et la minimisation des externalités négatives des services.

het faillissement van een andere vergunningshouder), waarbij eenzelfde operator alle voertuigen binnen eenzelfde categorie zou exploiteren, terwijl het Gewest beslist heeft om meer dan een vergunning toe te wijzen voor de desbetreffende categorie.

Bijgevolg kan eenzelfde operator niet houder zijn van meer dan één vergunning van hetzelfde type – namelijk fietsen of bromfietsen.

Art. 6. Aantal vergunningen en exploiteerbare voertuigen per vergunning voor de deelfietsdiensten

De ervaring van de vorige jaren en de overwegingen die tot uiting kwamen in de verschillende jurisdictionele procedures hebben de dwingende noodzaak bevestigd voor het Gewest om tussenbeide te komen als regulerende overheid om de exploitatie van deze diensten in de openbare ruimte te reguleren.

De adviezen die het Gewest gekregen heeft in het kader van de goedkeuring van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 zetten aan tot meer duidelijkheid en leesbaarheid binnen de markt voor operatoren van fietsdelen. Om aan deze vereiste te voldoen wordt voorgesteld minima en maxima te bepalen voor het aantal toegekende exploitatievergunningen alsook een maximumaantal deelvoertuigen per vergunning.

Deze beperkingen maken het ook mogelijk een concurrentiële markt te behouden en tegelijkertijd een te grote versnippering van het aanbod te vermijden, wat essentieel is om de toegankelijkheid van de dienst te verzekeren, een kritische omvang te bereiken en de economische levensvatbaarheid van de operatoren te garanderen. Ze draagt bovendien ook bij aan een coherente organisatie van het aanbod op gewestelijke schaal.

Bovendien is de beschikbare openbare ruimte om een netwerk van dropzones uit te rollen is beperkt, omdat ze moet worden verdeeld tussen de vele vervoerswijzen en mobiliteitsdiensten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn beschikbaar en worden gebruikt, alsook omdat aan de weg tal van functies kunnen worden toegewezen.

In deze context betekent het beheer van de negatieve externe gevolgen van fietsdeeldiensten (lukraak stallen, belemmeringen, overlast, verkeersveiligheid en openbare orde) het beperken van het aantal operatoren enerzijds en van het aantal voertuigen anderzijds om een doeltreffende regulering en controle van het gebruik van de openbare ruimte te waarborgen. Er moet immers een evenwicht worden gevonden tussen een gezonde concurrentie tussen de marktspelers, het vermijden van een monopoliesituatie en het handhaven van een minimaal aanbod in het geval van een faillissement of een vertrek van een van de actoren, en het tot een minimum

Compte tenu de ce qui précède, cet article prévoit d'une part que le gouvernement attribue deux à trois autorisations pour l'exploitation d'un service de vélos partagés.

D'autre part, cet article prévoit que le gouvernement fixe le nombre maximal de vélos exploitables par autorisation. Celui-ci est compris dans une fourchette entre quatre mille et huit mille vélos.

La fourchette de plafond proposée dans le présent article – à savoir entre huit mille véhicules si deux autorisations avec le plafond le plus bas sont attribuées et vingt-quatre mille véhicules si trois autorisations sont attribuées avec le plafond le plus élevé – permet au gouvernement d'adapter le dimensionnement de l'offre en fonction de l'évolution de la demande, des capacités de stationnement, de l'efficacité du service ainsi que des externalités observées.

Art. 7. Nombre d'autorisations et de véhicules exploitables par autorisation pour les services de cyclomoteurs de classe A ou B partagés

Le nombre maximal d'autorisations pour les cyclomoteurs de classe A ou B partagés est fixé à deux. Cette limitation se justifie par la nécessité de gérer l'occupation de l'espace public, compte tenu d'une demande généralement plus faible pour ce mode, d'une emprise au sol plus importante par véhicule, et d'un impact plus significatif sur la gestion de l'espace public. Cette limitation est nécessaire et proportionnée pour garantir un équilibre entre les différents modes de déplacement tout en tenant compte des contraintes physiques et fonctionnelles de la voirie bruxelloise.

L'ordonnance prévoyant une à deux autorisations possibles, le plus petit nombre maximal de véhicules est de deux cent cinquante véhicules (soit une autorisation de deux cent cinquante véhicules) et le nombre maximal de véhicules le plus élevé est de quatre mille véhicules (soit deux autorisations de deux mille véhicules chacune).

Cette fourchette permet au gouvernement d'adapter la taille de la flotte à la hausse ou à la baisse en fonction des externalités du service et de l'évolution de la demande. Ce dispositif assure au gouvernement la flexibilité nécessaire pour éviter une fragmentation excessive du marché tout en garantissant un niveau d'offre minimal et la viabilité économique des opérateurs retenus.

beperken van de negatieve externe effecten van de diensten.

Gelet op het voorafgaande bepaalt dit artikel enerzijds dat de Regering twee tot drie vergunningen toekent voor de exploitatie van een deelfietsdienst.

Anderzijds bepaalt dit artikel dat de Regering het maximumaantal fietsen bepaalt dat per vergunning mag worden geëxploiteerd. Dat ligt in een bandbreedte tussen vierduizend en achtduizend fietsen.

De in onderhavig artikel voorgestelde bandbreedte – namelijk tussen achtduizend voertuigen als twee vergunningen met het laagste maximum worden toegekend en vierentwintigduizend voertuigen als drie vergunningen met het hoogste maximum worden toegekend – stelt de Regering in staat om de omvang van het aanbod aan te passen aan de evolutie van de vraag, de stallingscapaciteit, de doeltreffendheid van de dienst en de geobserveerde externe effecten.

Art. 7. Aantal vergunningen en exploiteerbare voertuigen per vergunning voor bromfietsdeeldiensten van klasse A of B

Het maximumaantal vergunningen voor deelbromfietsen van klasse A of B is vastgesteld op twee. Deze beperking wordt verantwoord door de noodzaak om het gebruik van de openbare ruimte te beheren, rekening houdend met de over het algemeen lagere vraag naar deze vervoerswijze, een aanzienlijk grotere plaats-inname per voertuig en aanzienlijk meer impact op het beheer van de openbare ruimte. Deze beperking is noodzakelijk en in verhouding om een evenwicht tussen de verschillende verplaatsingswijzen te garanderen, waarbij tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de fysieke en functionele beperkingen van het Brusselse wegennet.

Aangezien de ordonnantie voorziet in één tot twee mogelijke vergunningen, bedraagt het laagste maximumaantal voertuigen tweehonderdvijftig (d.w.z. een vergunningen voor tweehonderdvijftig voertuigen) en het hoogste maximumaantal voertuigen vierduizend voertuigen (d.w.z. twee vergunningen voor elk tweeduizend voertuigen).

Deze bandbreedte laat de Regering toe de omvang van de vloot naar boven of naar beneden aan te passen, afhankelijk van externe effecten van de dienstverlening en de evolutie van de vraag. Dit systeem geeft de Regering de nodige flexibiliteit om een buitensporige versnippering van de markt te vermijden, waarbij tegelijk een minimumaanbod en de economische levensvatbaarheid van de geselecteerde operatoren gegarandeerd worden.

Art. 8. Mise en concurrence des candidats à une autorisation

§ 1er. Le gouvernement dans ses compétences organise la mise en concurrence. Cette disposition précise l'autorité compétente pour mettre en œuvre l'appel à candidatures.

§ 2. Cette mesure permet la transparence de la procédure d'appel à candidatures. La publication au Moniteur belge est la publicité minimale. Afin d'assurer la plus large diffusion possible et de cibler spécifiquement les acteurs potentiels, le gouvernement complètera la publication de l'appel à candidatures au Moniteur belge par d'autres moyens de diffusion.

Le délai de trente jours permet une période suffisante aux candidats pour la préparation de leur candidature.

§ 3. Cette disposition permet au gouvernement de définir les critères de participation à l'appel à candidatures. Afin d'éviter tout risque juridique lié à l'attribution d'une habilitation trop large, l'ordonnance encadre ces critères en renvoyant aux capacités spécifiques que le gouvernement est autorisé à vérifier – notamment la capacité économique, technique et professionnelle des candidats – pour garantir le caractère sérieux, la solvabilité et la pérennité des opérateurs.

§ 4. Cette disposition définit les critères d'évaluation objectifs et mesurables sur la base desquels les candidats sont départagés. Sur la base des critères définis dans la présente ordonnance, le gouvernement définira par voie d'arrêté une méthode précise de calcul de la pondération qui permet de renforcer les résultats et la désignation des lauréats des autorisations de cyclopartage.

Afin de garantir une bonne qualité de service et de minimiser les externalités négatives, aucune autorisation ne sera attribuée à un candidat n'ayant pas obtenu au minimum la moitié des points.

Dans l'hypothèse où toutes les autorisations ouvertes n'ont pas été octroyées, un nouvel appel à candidatures est organisé. Les opérateurs qui obtiennent une autorisation à la suite de cet appel pourront exploiter leur autorisation pour quatre ans comme prévu par la présente ordonnance.

Concernant les éventuels opérateurs ayant obtenu une autorisation lors de l'appel initial, la durée de celle-ci sera prolongée afin que toutes les autorisations prennent fin au même moment, ceci afin de garantir une parfaite synchronisation dans l'organisation des futurs appels à candidatures.

Art. 8. Inmededingingstelling van de kandidaten voor een vergunning

§ 1. De Regering organiseert de inmededingingstelling. Deze bepaling verduidelijkt welke autoriteit bevoegd is voor de uitvoering van de kandidatenoproep.

§ 2. Deze maatregel maakt de transparantie mogelijk van de procedure voor de kandidatenoproep. Publicatie in het Belgisch Staatsblad is de minimale bekendmakingsvereiste. Om een zo ruim mogelijke spreiding te garanderen en om specifiek te focussen op potentiële actoren zal de Regering de publicatie van de kandidatenoproep in het Belgisch Staatsblad aanvullen met andere verspreidingsmiddelen.

De termijn van dertig dagen geeft de kandidaten voldoende tijd om hun kandidatuur voor te bereiden.

§ 3. Deze bepaling zorgt ervoor dat de Regering de criteria om deel te nemen aan de kandidatenoproep kan bepalen. Om elk juridisch risico in verband met het toekennen van een te ruime bevoegdheid te vermijden, worden de criteria in deze ordonnantie omkaderd, door te verwijzen naar de specifieke capaciteiten die de Regering mag controleren – met name de economische draagkracht en de technische en professionele bekwaamheid van de kandidaten – om het ernstige karakter, de solvabiliteit en de duurzaamheid van de operatoren te garanderen.

§ 4. Deze bepaling definieert de objectieve en meetbare evaluatiecriteria op basis waarvan de kandidaten worden gerangschikt. Op basis van de in onderhavige ordonnantie bepaalde criteria zal de Regering via een besluit een precieze berekeningsmethode definieren voor de weging, die toelaat de resultaten en de aanwijzing van de laureaten van de vergunningen voor fietsdelen te versterken.

Om een goede kwalitatieve dienstverlening te garanderen en de negatieve gevolgen tot een minimum te beperken, zal geen enkele vergunning worden toegekend aan een kandidaat die niet minstens de helft van de punten behaalt.

Als niet alle openstaande vergunningen werden toegekend, wordt een nieuwe kandidatenoproep georganiseerd. De operatoren die na deze oproep een vergunning verkrijgen, zullen die voor vier jaar kunnen exploiteren, zoals bepaald in deze ordonnantie.

Voor operatoren die na de eerste oproep een vergunning hebben verkregen, zal de duur ervan worden verlengd zodat alle vergunningen op hetzelfde moment eindigen. Dit moet zorgen voor een perfecte synchronisatie in de organisatie van toekomstige kandidatenoproepen.

La procédure d'attribution des autorisations détaillée dans cet article ne s'applique pas à l'attribution des autorisations pour projets pilotes dont il est question à l'article suivant.

Art. 9. Projets pilotes de cyclopartage

Afin d'anticiper les évolutions futures du secteur du cyclopartage qui pourraient prendre la forme de nouvelles catégories de véhicules, de nouveaux modèles d'exploitation ou toutes autres formes d'innovation peu prévisibles à l'heure actuelle, il est proposé, par le biais des autorisations pour projets pilotes, de créer ce que les autorités européennes appellent les «regulatory sandboxes» ou, littéralement, les bacs à sable réglementaires.

Ces bacs à sable réglementaires sont des environnements contrôlés dans lesquels les entreprises peuvent tester leurs produits et services tout en dialoguant avec les régulateurs concernés, à savoir les autorités régionales.

Cette approche est particulièrement adaptée pour les secteurs innovants comme c'est encore le cas de la mobilité partagée.

Par conséquent, il est proposé que les modalités spécifiques des projets pilotes telles que les critères de définition et d'organisation de la mise en concurrence soient définies par arrêté du gouvernement, ce qui est la forme juridique correcte de toute décision gouvernementale. Toutefois, le fait que ces modalités ne soient pas fixées dans l'ordonnance mais renvoyées à l'arrêté permet de conserver la flexibilité nécessaire et d'agir avec une rapidité adaptée au contexte d'innovation.

Malgré la flexibilité nécessaire au concept de «bac à sable réglementaire», cette habilitation n'est pas sans limites légales. L'ordonnance pose des limites claires:

- l'objet est limité aux services de cyclopartage;
- la forme de la régulation est encadrée par le système d'autorisations et de redevances prévu par la présente ordonnance;
- les critères d'évaluation des projets pilotes permettent de garantir leur caractère innovant justifiant l'application de ce schéma extraordinaire;
- application des redevances: afin d'encourager l'innovation et d'alléger la charge financière des projets pilotes, l'article 11 prévoit explicitement que ces autorisations sont exemptées de la redevance annuelle pour l'utilisation du domaine public. Toutefois, les redevances de contrôle et de sanction visées aux articles 12 et 13 restent applicables en toute hypothèse

De in dit artikel beschreven gunningsprocedure is niet van toepassing op de toewijzing van vergunningen voor proefprojecten, waarvan sprake is in het volgende artikel.

Art. 9. Proefprojecten voor fietsdelen

Om te kunnen anticiperen op toekomstige evoluties inzake fietsdelen die de vorm zouden kunnen aannemen van nieuwe categorieën van voertuigen, nieuwe exploitatiemodellen of elke andere vorm van op dit moment moeilijk te voorspellen innovatie, wordt voorgesteld om via vergunningen voor proefprojecten wat de Europese overheden "regulatory sandboxes" noemen te creëren, of letterlijk regelgevende zandbakken.

Deze regelgevende zandbakken zijn gecontroleerde omgevingen waarin ondernemingen hun producten en diensten kunnen testen, waarbij ze in dialoog kunnen gaan met de betrokken regulerende instanties, namelijk de gewestelijke overheid.

Deze aanpak is bijzonder geschikt voor innovatieve sectoren zoals nog steeds het geval is van gedeelde mobiliteit.

Bijgevolg wordt voorgesteld om de specifieke nadere regels van de proefprojecten zoals de criteria voor het definiëren en organiseren van de inmededingingstelling vast te leggen bij regeringsbesluit, wat de correcte rechtsvorm is voor elke regeringsbeslissing. Het feit dat deze nadere regels niet zijn vastgelegd in de ordonnantie maar in het besluit worden vermeld, laat echter toe de nodige flexibiliteit te behouden en snel te handelen, aangepast aan de innovatieve context.

Ondanks de flexibiliteit die het concept "regelgevende zandbak" vereist, is deze bevoegdheid niet zonder wettelijke grenzen. De ordonnantie stelt duidelijke beperkingen:

- het voorwerp wordt beperkt tot fietsdeeldiensten;
- de vorm van regulering wordt bepaald door het systeem van vergunningen en retributies bepaald in onderhavige ordonnantie;
- de beoordelingscriteria van de proefprojecten garanderen het innovatieve karakter ervan, waardoor de toepassing van dit buitengewone schema uitgevaardigd is;
- toepassing van retributies: om innovatie aan te moedigen en de financiële last van de proefprojecten te verlichten, bepaalt artikel 11 uitdrukkelijk dat deze vergunningen vrijgesteld zijn van de jaarlijkse retributie voor het gebruik van het openbare domein. De controle en sanctieretributies bedoeld in artikelen 12 en 13 blijven echter in elk geval van toepassing om ervoor te zorgen dat de openbare orde

pour garantir le respect de l'ordre public et la gestion effective des externalités par la Région.

L'habilitation donnée au gouvernement par cet article se limite donc à définir les modalités d'exécution de ces projets pilotes. Cette approche garantit que la Région dispose d'un outil flexible et réactif, tout en assurant le respect du principe de légalité et en limitant les risques juridiques.

Art. 10. Incessibilité des autorisations

Les autorisations de cyclopartage ont un *caractère intuitu personae*. Elles sont accordées aux opérateurs sur la base d'un examen de la faculté et des qualités personnelles des candidats à exercer l'activité de cyclopartage, ainsi que sur la base des engagements qu'ils ont pris envers la Région dans le cadre de leur candidature.

Le fait qu'une autorisation puisse être cédée à un autre prestataire de service ne garantit plus le respect de ces engagements ou des conditions d'exploitation.

Toutefois, dans un objectif de continuité du service, l'ordonnance prévoit que le gouvernement peut prévoir une dérogation au principe d'incessibilité des autorisations en cas de faillite, cessation d'activité ou autre défaut de service.

Art. 11. Redevances annuelles

§ 1er. La redevance annuelle pour la gestion des services de cyclopartage par la Région vise à couvrir les frais inhérents à l'organisation, à la régulation et au contrôle du service par la Région. Il s'agit notamment des frais liés i) à l'engagement des contrôleurs et la mise en place des outils informatiques nécessaires aux contrôles des infractions prévues par la présente ordonnance, ii) à la gestion et au suivi administratif et juridique des appels à candidatures, des autorisations octroyées, et iii) au respect et la mise en œuvre du cadre légal.

Les autorisations pour les projets pilotes visant à tester la viabilité de nouvelles solutions se basant sur des technologies ou des modèles économiques innovants, et dans une volonté de favoriser le développement de ce genre de services, la redevance annuelle ne s'applique pas aux bénéficiaires des autorisations pour les projets pilotes.

§ 2. La redevance annuelle pour utilisation du domaine public est justifiée par le fait que les opérateurs de cyclopartage exploitent leur service et ont une emprise physique dans l'espace public pour exercer leur activité commerciale à caractère privé.

wordt gerespecteerd en dat de externe effecten daadwerkelijk worden beheerd door het Gewest.

De machtiging die dit artikel aan de Regering geeft, blijft dus beperkt tot het bepalen van de nadere regels voor de uitvoering van deze proefprojecten. Deze aanpak garandeert dat het gewest beschikt over een flexibele en reactieve tool, terwijl tegelijkertijd het legaliteitsbeginsel wordt nageleefd en de juridische risico's worden beperkt.

Art. 10. Onoverdraagbaarheid van de vergunningen

Vergunningen voor fietsdelen worden *intuitu personae* toegewezen. Ze worden toegekend aan operatoren op basis van een onderzoek naar de bekwaamheid en de persoonlijke kwaliteiten van de kandidaten om een activiteit inzake fietsdelen uit te voeren, alsook op basis van de verbintenissen die ze zijn aangegaan tegenover het Gewest in het kader van hun kandidatuur.

Als een vergunning wordt overgedragen aan een andere dienstverlener wordt de naleving van deze verbintenissen of exploitatievoorwaarden niet meer gegarandeerd.

Met het oog op de continuïteit van de dienstverlening bepaalt de ordonnantie echter dat de Regering een afwijking op het beginsel van onoverdraagbaarheid van de vergunningen kan bepalen in het geval van faillissement, beëindiging van de activiteit of andere tekortkoming in de dienstverlening.

Art. 11. Jaarlijkse retributies

§ 1. De jaarlijkse retributie voor het beheer van de fietsdeeldiensten door het Gewest is bedoeld om de kosten te dekken die inherent zijn aan de organisatie, de regulatie en de controle van de dienstverlening door het Gewest. Het betreft onder andere de kosten i) voor het werven van controleurs en het opzetten van ITtools die nodig zijn voor de controle op de inbreuken waarin onderhavige ordonnantie voorziet, ii) voor het beheer en de administratieve en juridische opvolging van de kandidatenoproepen en de toegekende vergunningen, en iii) voor de naleving en de implementatie van het wettelijke kader.

Voor begunstigden van vergunningen voor proefprojecten die gericht zijn op het testen van de levensvatbaarheid van nieuwe oplossingen op basis van innovatieve technologieën of economische modellen, en om de ontwikkeling van dit soort diensten te bevorderen, is de jaarlijkse retributie niet van toepassing.

§ 2. De jaarlijkse retributie voor het gebruik van het openbare domein wordt gerechtvaardigd door het feit dat operatoren van fietsdelen, en bijgevolg privébedrijven, hun dienst exploiteren en fysiek openbare

Les autorisations pour les projets pilotes visant à tester la viabilité de nouvelles solutions se basant sur des technologies ou des modèles économiques innovants, et dans une volonté de favoriser le développement de ce genre de services, la redevance annuelle ne s'applique pas aux bénéficiaires des autorisations pour les projets pilotes.

Il est à noter que la décision à prendre sur le montant des redevances annuelles doit impérativement respecter le principe de proportionnalité pour garantir la pérennité du service en Région de Bruxelles-Capitale. Les services de cyclopartage opèrent avec des marges bénéficiaires notoirement fines. Chaque coût supplémentaire, même minime à l'échelle du véhicule, doit être soigneusement évalué pour ne pas compromettre la viabilité économique des opérateurs et risquer la disparition du service. Le montant des redevances fixé par le gouvernement par arrêté ultérieur devra donc être justifié et proportionné aux coûts réels engendrés par la régulation et l'occupation du domaine public, en tenant compte de cette fragilité économique.

ruimte innemen om hun commerciële activiteit van private aard uit te oefenen.

Voor begunstigden van vergunningen voor proefprojecten die gericht zijn op het testen van de levensvatbaarheid van nieuwe oplossingen op basis van innovatieve technologieën of economische modellen, en om de ontwikkeling van dit soort diensten te bevorderen, is de jaarlijkse retributie niet van toepassing.

Er dient te worden opgemerkt dat de beslissing over de jaarlijkse retributies absoluut het evenredigheidsbeginsel moet naleven om te zorgen dat de dienst blijft bestaan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De fietsdeeldiensten werken met onmiskenbaar kleine winstmarges. Elke bijkomende kost, hoe minimaal ook op de schaal van het voertuig, moet zorgvuldig worden beoordeeld om de economische levensvatbaarheid van de operatoren niet in gevaar te brengen en het risico te lopen dat de dienst verdwijnt. Het bedrag van de retributies, dat de Regering in een later besluit vastlegt, zal dus gerechtvaardigd moeten zijn en in verhouding tot de reële kosten die voortvloeien uit de regulering en het gebruik van het openbare domein, rekening houdend met deze economische kwetsbaarheid.

Chapitre 3. Conditions d'exploitation

Art. 12. Conditions d'exploitation

Les conditions d'exploitation doivent pouvoir s'adapter rapidement au fil de l'évolution technologique et des usages des services de cyclopartage. Afin de pouvoir assurer cette évolutivité, l'ordonnance renvoie la définition détaillée des conditions d'exploitation à un arrêté du gouvernement.

Cependant, pour respecter le principe de légalité et pour encadrer cette habilitation, l'article 12 de l'ordonnance détermine les thématiques essentielles que le gouvernement doit ou peut régler par arrêté.

Art. 13. Organisation des drop-zones

§ 1er. Les débordements observés dans le secteur du cyclopartage avant la réglementation imposant le stationnement dans les drop-zones ont causé de nombreux risques en termes de sécurité routière et, de manière générale, en termes de «marchabilité» de l'espace public. Les véhicules de cyclopartage stationnés constituaient de vrais obstacles pour les non-usagers de ces services ainsi qu'une source de mécontentement de la part des citoyens et des autorités publiques.

Le stationnement des véhicules de cyclopartage dans les drop-zones améliore indéniablement l'utilisation de l'espace public par ces services et permet de limiter les

Hoofdstuk 3. Exploitatievoorwaarden

Art. 12. Exploitatievoorwaarden

De exploitatievoorwaarden moeten snel kunnen worden aangepast naarmate de technologie en het gebruik van fietsdeeldiensten evolueren. Om het evolutieve karakter te kunnen garanderen, verwijst de ordonnantie voor de gedetailleerde definitie van de exploitatievoorwaarden naar een Regeringsbesluit.

Om dit legaliteitheids-beginsel na te leven en om een kader te bieden voor deze bevoegdheidsverklaring bepaalt artikel 12 van de ordonnantie de noodzakelijke thema's die de Regering moet of kan regelen via een besluit.

Art. 13. De organisatie van dropzones

§ 1. De excessen die werden vastgesteld in de sector van fietsdelen vóór de regelgeving die het stallen in dropzones heeft opgelegd, hebben tal van risico's veroorzaakt op het vlak van verkeersveiligheid en, meer in het algemeen, op het vlak van de "wandelvriendelijkheid" van de openbare ruimte. Fout gestalde deelvoertuigen vormden echte obstakels voor de nietgebruikers van deze diensten en waren een bron van ergernis voor zowel burgers als overheidsinstanties.

Het stallen van deelvoertuigen in dropzones verbetert onmiskenbaar het gebruik van de openbare ruimte door deze diensten en beperkt de negatieve gevolgen voor de

externalités négatives pour les autres usagers. La qualité du stationnement n'est toutefois pas encore suffisante. Des améliorations demeurent nécessaires.

Pour ce faire, les gestionnaires de voiries doivent d'une part matérialiser les drop-zones pour garantir leur lisibilité dans l'espace public par les usagers (et, par conséquent, une meilleure utilisation de celles-ci) ainsi que, d'autre part, régulariser les drop-zones par règlements complémentaires de police. L'implantation d'une drop-zone dans l'espace public constitue en effet une modification des conditions de circulation routière. Par conséquent, un règlement complémentaire de police est nécessaire pour les mettre en œuvre. La prise de règlement complémentaire permet également d'informer les citoyens et les différents gestionnaires de voiries concernés de l'existence des drop-zones.

En cas de besoin, dans le cadre par exemple de l'organisation d'un évènement provoquant un afflux de visiteurs ou pour éviter des conflits entre usagers de l'espace public, les bourgmestres ont toujours la possibilité de définir des drop-zones temporaires par arrêté de police.

§ 2. Les drop-zones peuvent nécessiter une désactivation temporaire afin de garantir la bonne exécution d'un chantier ou d'une activité particulière. Le terme «chantier» est entendu ici au sens de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique.

En outre, la désactivation est nécessaire pour des événements qui n'entrent pas dans cette définition, tels que les brocantes, les foires, les marchés, les manifestations culturelles ou politiques, ou toute autre occupation temporaire de l'espace public. Il est donc nécessaire de prévoir une procédure claire et réactive pour désactiver les drop-zones concernées par ces situations, et d'intégrer cette procédure dans le cadre de la coordination initiée par la demande d'autorisation du chantier ou de l'évènement.

Chapitre 4. Mesures d'office

Art. 14. Modalités des mesures d'office

§ 1er. Cette disposition prévoit la possibilité pour la Région d'enlever les véhicules du domaine public dans le cas où un opérateur déploie des véhicules non conformes aux conditions d'exploitation ou d'autorisation, ou qui sont laissés en dehors des drop-zones.

La compétence de la Région s'applique sur l'ensemble du domaine public du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci se justifie par une nécessité d'avoir une autorité publique pouvant intervenir sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale de façon

andere weggebruikers. De kwaliteit van het stallen is echter nog niet voldoende. Er zijn nog steeds verbeteringen nodig.

Hierdoor moeten de wegbeheerders enerzijds de dropzones gestalte geven om ervoor te zorgen dat ze voor de gebruikers leesbaar zijn in de openbare ruimte (die ze dan bijgevolg beter zullen gebruiken), en anderzijds de dropzones regulariseren door bijkomende politiereglementen. De inplanting van een dropzone in de openbare ruimte vormt immers een wijziging in de verkeerssituatie. Bijgevolg is een aanvullend politiereglement nodig om ze te implementeren. Een aanvullend politiereglement maakt het ook mogelijk de burgers en de betrokken wegbeheerders te informeren over het bestaan van dropzones.

In geval van nood, bijvoorbeeld bij het organiseren van een evenement dat veel bezoekers trekt of om conflicten tussen gebruikers van de openbare ruimte te vermijden, kan de burgemeester via een politiebesluit altijd tijdelijke dropzones bepalen.

§ 2. Het kan nodig zijn om dropzones tijdelijk te deactiveren voor de goede uitvoering van een bouwplaats of het vlotte verloop van een bepaalde activiteit. De term "bouwplaats" wordt hier gebruikt in de betekenis van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg.

Daarnaast is desactivering nodig voor evenementen die niet onder deze definitie vallen, zoals rommelmarkten, kermissen, markten, culturele of politieke manifestaties of elk ander tijdelijk gebruik van de openbare ruimte. Het is dus nodig om te voorzien in een duidelijke en reactieve procedure om de dropzones die met dergelijke situaties te maken krijgen te deactiveren en deze procedure op te nemen in de coördinatie die wordt geïnitieerd door de vergunningsaanvraag voor de bouwplaats of het evenement.

Hoofdstuk 4. Ambtshalve maatregelen

Art. 14. Nadere regels voor ambtshalve maatregelen

§ 1. Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid voor het Gewest om de voertuigen uit het openbaar domein te verwijderen indien een operator voertuigen inzet die niet voldoen aan de exploitatie of vergunningsvoorwaarden, of die buiten de dropzones worden achtergelaten.

De bevoegdheid van het Gewest geldt voor het gehele openbaar domein op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om te beschikken over een overheidsinstantie die op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op uniforme en systematische wijze kan optreden om toe te zien op de

uniforme et systématique afin de veiller au respect des conditions d'exploitation et des règles de stationnement.

§ 2. Il n'en demeure pas moins que les communes restent également compétentes pour enlever des véhicules lorsque ceux-ci sont laissés sur le domaine public communal en dehors des drop-zones activées. Cela signifie que pour le domaine public communal, tant la commune concernée que la Région peuvent intervenir en cas de mauvais stationnement. Il est effectivement nécessaire de laisser aux communes le soin de contrôler le stationnement sur leur domaine public, tout en prévoyant un système permettant à la Région d'intervenir également, notamment à défaut d'une intervention de la commune concernée.

§ 3. Afin de garantir des opérations neutres budgétairement pour les autorités publiques, il est prévu que les frais d'enlèvement et de stockage sont à charge de l'opérateur concerné.

Chapitre 5. Contrôle et sanctions

Art. 15. Énumération des amendes administratives

Cet article liste les comportements qui constituent des infractions à la présente ordonnance et définit, pour chacune, les limites inférieures et supérieures du montant des amendes administratives applicables.

Le non-respect des conditions d'exploitation peut concerner un seul véhicule comme l'ensemble de la flotte. Les montants des amendes administratives (avec des limites inférieures et supérieures) sont fixés à un niveau qui vise à inciter les opérateurs à l'autorégulation et au respect effectif des conditions d'exploitation et de stationnement sur l'ensemble de leur flotte. La détermination du montant final de l'amende par l'autorité compétente devra tenir compte des critères de gradation prévus à l'article 15, tels que la gravité de l'infraction et son impact sur l'espace public.

Il est impératif de distinguer l'amende administrative, qui est une sanction, de l'enlèvement du véhicule visé par l'article 14 de la présente ordonnance, qui est une mesure d'office de gestion de l'espace public. L'enlèvement vise à mettre fin à une situation illégale et ses frais sont imputés à l'opérateur sur base du principe de «pollueur-payeur». L'amende administrative, elle, sanctionne le comportement infractionnel. L'une ne constitue pas une sanction de l'autre, ce qui permet à l'autorité d'appliquer les deux sans violer le principe *non bis in idem*.

naleving van de exploitatievoorwaarden en de parkeerregels.

§ 2. Dit neemt niet weg dat de gemeenten eveneens bevoegd blijven om voertuigen te verwijderen wanneer deze op het gemeentelijk openbaar domein buiten de geactiveerde dropzones zijn achtergelaten. Dit betekent dat zowel de betrokken gemeente als het Gewest kunnen optreden op het gemeentelijk openbaar domein, bij foutstallen. Het is inderdaad noodzakelijk om de gemeenten de controle over het parkeren op hun openbaar domein te laten, terwijl tegelijkertijd een systeem wordt voorzien dat het Gewest in staat stelt om ook in te grijpen, met name bij gebrek aan optreden van de betrokken gemeente.

§ 3. Om te garanderen dat de operaties budgettair neutraal zijn voor de overheidsinstanties, is bepaald dat de kosten voor het wegnemen en de opslag ten laste komen van de betrokken operator.

Hoofdstuk 5. Controle en sancties

Art. 15. Opsomming van de administratieve boetes

Dit artikel lijst de gedragingen op die inbreuken vormen op deze ordonnantie en bepaalt voor elke inbreuk de onder en bovengrens van het bedrag van de toepasselijke administratieve boete.

Het niet-naleven van de exploitatievoorwaarden kan zowel op één voertuig als op de hele vloot betrekking hebben. De bedragen van de administratieve boetes (met onder en bovengrenzen) zijn vastgesteld op een niveau dat bedoeld is om de operatoren aan te zetten tot zelfregulering en tot het daadwerkelijk naleven van de exploitatie en parkeervoorwaarden voor hun hele vloot. Bij het bepalen van het uiteindelijke boetebedrag door de bevoegde autoriteit moet rekening worden gehouden met de gradatiecriteria van artikel 15, zoals de ernst van de inbreuk en de impact ervan op de openbare ruimte.

Het is essentieel om een onderscheid te maken tussen de administratieve boete, die een sanctie is, en het wegnemen van het voertuig bepaald onder artikel 14 van onderhavige ordonnantie, die een ambtshalve maatregel is voor het beheer van de openbare ruimte. De bedoeling van het wegnemen is een einde te maken aan een illegale situatie en de kosten ervan worden doorgerekend aan de operator, op basis van het "de vervuiler betaalt" beginsel. De administratieve boete sanctioneert overtredend gedrag. Het ene is geen sanctie voor het andere, zodat de overheid ze beide kan toepassen zonder het principe non bis in idem te schenden.

Art. 16. Conditions de retrait ou de suspension de l'autorisation

La suspension ou le retrait de l'autorisation constitue la sanction la plus lourde, justifiée par un objectif essentiel d'intérêt général: garantir la sécurité des usagers des services de cyclopartage et des autres usagers de la voirie.

L'expérience a démontré que l'imposition de sanctions financières (amendes administratives a posteriori) ne permet pas toujours de prévenir et d'assurer pour l'avenir la sécurité du public ni la bonne gestion de l'espace public. Il est donc essentiel, en cas de manquement grave ou de récidive dans le non-respect des conditions d'exploitation, de pouvoir suspendre momentanément le service d'un opérateur, voire de lui retirer définitivement son autorisation. Cette mesure, visant l'arrêt immédiat d'un risque ou d'un trouble avéré, est nécessaire et proportionnée à la gravité de l'atteinte portée à l'intérêt général.

Le gouvernement fixe la procédure à suivre pour mettre en œuvre la suspension ou le retrait d'une autorisation.

Art. 17. De la recherche d'infractions administratives

Cet article établit la base légale pour la désignation des agents de contrôle.

Il impose la désignation des agents de contrôle au Gouvernement régional, garantissant ainsi que la fonction de recherche des infractions est effectivement assurée sur l'ensemble du territoire.

Il octroie une faculté au Collège des Bourgmestre et Échevins des communes de la Région de désigner leurs propres agents de contrôle. Cette distinction assure la responsabilité de la Région tout en permettant la collaboration essentielle avec les communes pour un contrôle de proximité plus efficace.

Il prévoit également la possibilité pour le gouvernement de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisé pour optimiser la recherche et le constat des infractions récurrentes, notamment celles liées au stationnement.

Art. 18. Fonctionnaires sanctionnateurs

Cet article permet au gouvernement et au Collège des Bourgmestre et Échevins de désigner les fonctionnaires sanctionnateurs.

Art. 16. Voorwaarden om de vergunning in te trekken of op te schorten

Opschorting of intrekking van de vergunning is de zwaarste sanctie, gerechtvaardigd door een essentiële doelstelling van algemeen belang: de veiligheid van de gebruikers van fietsdeeldiensten en van de andere weggebruikers garanderen.

De ervaring heeft aangetoond dat het opleggen van financiële sancties (administratieve boetes achteraf) het niet altijd mogelijk maakt zaken te verhinderen of de veiligheid van het publiek en het goede beheer van de openbare ruimte in de toekomst te garanderen. Het is dus van essentieel belang om bij een ernstige of herhaaldelijke inbreuk op het naleven van de exploitatievoorwaarden de dienst van een operator tijdelijk te kunnen opschorten of zijn vergunning zelfs definitief in te trekken. Deze maatregel, bedoeld om onmiddellijk een einde te maken aan een bewezen risico of probleem, is noodzakelijk en staat in verhouding tot de ernst van het in gevaar brengen van het algemeen belang.

De Regering bepaalt de procedure die moet worden gevolgd om een vergunning op te schorten of in te trekken.

Art. 17. Onderzoek naar administratieve inbreuken

Dit artikel legt de wettelijke basis vast voor de aanstelling van controlepersoneel.

Het legt aan de Gewestelijke Regering de aanstelling op van controlepersoneel, waardoor gegarandeerd wordt dat er daadwerkelijk wordt gezocht naar inbreuken op het hele grondgebied.

Het kent de Colleges van Burgemeester en Schepenen van de gemeenten van het Gewest het recht toe om hun eigen controlepersoneel aan te stellen. Dit onderscheid garandeert de verantwoordelijkheid van het gewest en maakt tegelijkertijd de essentiële samenwerking mogelijk met de gemeenten voor een meer doeltreffende controle van nabij.

Het voorziet voor de Regering eveneens in de mogelijkheid om geautomatiseerde controlesystemen in te voeren om het onderzoek en de vaststelling van terugkerende inbreuken te optimaliseren, met name in verband met het stallen.

Art. 18. Sanctionerende ambtenaren

Dit artikel laat de Regering en het College van Burgemeester en Schepenen toe sanctionerende ambtenaren aan te stellen.

Il prévoit également que le montant des amendes administratives soit perçu par l'autorité ayant désigné le fonctionnaire qui a établi l'amende en question.

Art. 19. Procédure

Cet article est clair. Il n'appelle pas de commentaire explicatif particulier.

Chapitre 6. Traitement de données à caractère personnel

Art. 20. Responsable du traitement

En application des exigences du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), il est indispensable d'identifier clairement l'entité responsable du traitement des données à caractère personnel. La désignation d'une entité administrative explicitement identifiable garantit l'existence d'un point de contact précis pour les opérateurs ainsi que pour les citoyens souhaitant exercer leurs droits en matière de protection des données.

En l'espèce, cette identification interviendra dans l'arrêté pris en exécution de la présente ordonnance, conformément au pouvoir du gouvernement d'organiser son administration.

Art. 21. Finalités du traitement

Cet article détermine de manière limitative et explicite les finalités pour lesquelles l'entité responsable du traitement, désignée conformément à l'article 20, est autorisée à traiter des données à caractère personnel.

Le dispositif de l'article 21 vise exclusivement le traitement de données à caractère personnel, à l'exclusion des données purement techniques ou non personnelles. Le commentaire s'y limite dès lors strictement, afin d'assurer une pleine conformité avec le principe de limitation des finalités consacré par le RGPD.

Les finalités visées par l'article sont les suivantes:

«1° La gestion, la planification et l'optimisation des services de transport et de mobilité sur le territoire de la Région»

Le traitement de données à caractère personnel est nécessaire pour permettre à l'administration régionale d'exercer ses missions légales d'autorité organisatrice de la mobilité, notamment en matière de planification, de suivi et d'évaluation des services de cyclopartage.

Het bepaalt eveneens dat het bedrag van de administratieve boetes wordt geïnd door de overheid die de ambtenaar heeft aangesteld die de boete in kwestie heeft uitgeschreven.

Art. 19. Procedure

Dit artikel is duidelijk. Er is geen speciale toelichting nodig.

Hoofdstuk 6. Verwerking van persoonsgegevens

Art. 20. Verwerkingsverantwoordelijke

In toepassing van de vereisten van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is het van essentieel belang dat de entiteit die verantwoordelijk is voor de verwerking van persoonsgegevens duidelijk wordt geïdentificeerd. De aanwijzing van een expliciet identificeerbare administratieve entiteit garandeert dat er een duidelijk aanspreekpunt is voor zowel operatoren als burgers die hun rechten op het gebied van gegevensbescherming willen uitoefenen.

In dit geval zal deze identificatie plaatsvinden in het besluit dat ter uitvoering van onderhavige ordonnantie wordt genomen, in overeenstemming met de bevoegdheid van de Regering om haar bestuur te organiseren.

Art. 21. Doeleinden van de verwerking

Dit artikel bepaalt op uitputtende en expliciete wijze de doeleinden waarvoor de overeenkomstig artikel 20 aangewezen verwerkingsverantwoordelijke bevoegd is om persoonsgegevens te verwerken.

De bepalingen van artikel 21 hebben uitsluitend betrekking op de verwerking van persoonsgegevens, met uitsluiting van louter technische of niet-persoonsgebonden gegevens. De toelichting beperkt zich dan ook strikt hiertoe, teneinde volledige naleving te waarborgen van het in de AVG vastgelegde beginsel van doelbinding.

De in dit artikel genoemde doeleinden zijn de volgende:

"1° Het beheer, de planning en de optimalisering van vervoers en mobiliteitsdiensten op het grondgebied van het Gewest"

De verwerking van persoonsgegevens is noodzakelijk om de gewestelijke overheid in staat te stellen haar wettelijke taken als mobiliteitsautoriteit uit te oefenen, met name op het gebied van planning, monitoring en evaluatie van fietsdeeldiensten.

«2° Le contrôle du respect des conditions d'exploitation fixées par la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution»

Le traitement de certaines données à caractère personnel est indispensable pour vérifier le respect, par les opérateurs, des conditions d'exploitation prévues par la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution, en particulier lorsqu'un manquement est constaté et doit être instruit.

«3° L'élaboration et la diffusion publique d'informations historisées ou en temps réel concernant la disponibilité et l'utilisation des services de transport et de mobilité»

Cette finalité permet à la Région de collecter et de traiter les données nécessaires à l'élaboration d'informations relatives à la disponibilité et à l'utilisation des services de mobilité. Dans la mesure où ces informations feront l'objet de traitements d'historisation, d'agrégation ou d'anonymisation, elles ne permettront plus l'identification directe ou indirecte de personnes physiques avant leur publication et ne relèveront dès lors plus de la qualification de données à caractère personnel.

Au-delà des données à caractère personnel mentionnées ci-dessus, les finalités nécessiteront également la collecte et le traitement de données qui n'ont pas de caractère personnel.

Art. 22. Personnes et données à caractère personnel visées par le traitement

§ 1er. Ce paragraphe n'appelle pas de commentaire particulier.

§ 2. Le paragraphe 2 vise les données que les opérateurs sont tenus de transmettre à l'entité désignée à l'article 20, dans un objectif de régulation, de contrôle et de suivi au sens de l'article 21.

Les catégories de données transmises sont strictement encadrées par le dispositif et concernent notamment:

- la disponibilité et la localisation des véhicules;
- leur état de fonctionnement;
- les données d'usage nécessaires au suivi du service.

Les personnes concernées par ce traitement sont les personnes utilisant les services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale.

Ces traitements reposent sur une obligation légale imposée aux opérateurs et sont nécessaires à l'exercice des missions d'intérêt public confiées à la Région.

"2° De controle op het naleven van de exploitatievoorwaarden vastgesteld in onderhavige ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten"

De verwerking van bepaalde persoonsgegevens is onontbeerlijk om na te gaan of de operatoren de exploitatievoorwaarden naleven die zijn vastgelegd in onderhavige ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten daarvan, met name wanneer een inbreuk wordt vastgesteld en moet worden onderzocht.

"3° Het uitwerken en openbaar verspreiden van historische of realtimegegevens over de beschikbaarheid en het gebruik van vervoers en mobiliteitsdiensten"

Dit doel stelt het Gewest in staat de gegevens te verzamelen en te verwerken die nodig zijn voor het opstellen van informatie over de beschikbaarheid en het gebruik van mobiliteitsdiensten. Aangezien deze informatie zal worden onderworpen aan historisering, aggregatie of anonimisering, zal zij vóór publicatie geen directe of indirecte identificatie van natuurlijke personen meer mogelijk maken en zal zij bijgevolg niet langer als persoonsgegevens worden aangemerkt.

Naast de hierboven genoemde persoonsgegevens zullen voor deze doeleinden ook niet-persoonsgebonden gegevens moeten worden verzameld en verwerkt.

Art. 22. Personen op wie en persoonsgegevens waarop de verwerking betrekking heeft

§ 1. Dit lid behoeft geen nadere toelichting.

§ 2. Lid 2 heeft betrekking op de gegevens die operatoren verplicht zijn door te geven aan de in artikel 20 aangewezen instantie, met het oog op regulering, controle en monitoring in de zin van artikel 21.

De categorieën doorgegeven gegevens zijn strikt geregeld door de regeling en hebben met name betrekking op:

- de beschikbaarheid en de locatie van de voertuigen;
- hun operationele status;
- de gebruiksgegevens die nodig zijn voor de opvolging van de dienst.

De betrokkenen bij deze verwerking zijn de personen die gebruikmaken van de fietsdeeldiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze verwerkingen zijn gebaseerd op een wettelijke verplichting die aan de operatoren is opgelegd en zijn noodzakelijk voor de uitvoering van de taken van algemeen belang die aan het Gewest zijn toevertrouwd.

Le partage des données purement opérationnelles de localisation, de disponibilité du véhicule ou encore du niveau de charge de la batterie est ici mentionné par souci d'exhaustivité, bien qu'il ne s'agisse pas de données à caractère personnel au sens strict (elles ne permettent pas l'identification directe d'un usager). Cette mise à disposition permet une meilleure accessibilité du service pour tous les citoyens. Au même titre qu'un opérateur de transport public met à disposition du public les données relatives aux horaires de passages des bus, trams et métros, un opérateur de cyclopartage met à disposition du public de la manière la plus ouverte possible les informations relatives à l'accès à son service.

Le partage de données opérationnelles correspond notamment aux prescriptions du Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

§ 3. Ce paragraphe n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 23. Durée de conservation des données

Cet article établit les durées maximales de conservation des données, en vertu du principe de limitation de la conservation du RGPD.

La durée de conservation par les opérateurs est fixée à six mois maximum. Ce délai vise à éviter l'accumulation excessive de données à caractère personnel dans le chef des opérateurs une fois que la finalité opérationnelle est atteinte. L'imposition d'une durée maximale garantit le respect des droits des personnes concernées.

La durée de conservation par les Services du Gouvernement de la Région bruxelloise est fixée à un an maximum. Ce délai est justifié par la finalité statistique visée par l'article 21, 1°, puisqu'il permet à l'autorité concernée d'établir des statistiques complètes sur un cycle annuel, essentielles à l'évaluation de la politique de mobilité. Le choix de la durée maximale d'un an est proportionné à cette finalité.

Art. 24. Transmission de données

Cet article définit les catégories de destinataires envisagés pour les données à caractère personnel récoltées.

Chapitre 7. Dispositions finales

Art. 25. Adaptation des montants prévus dans la présente ordonnance

Het delen van louter operationele gegevens over de locatie, de beschikbaarheid van het voertuig of het laadniveau van de accu wordt hier ter volledigheid vermeld, hoewel het hier niet gaat om persoonsgegevens in strikte zin (ze maken geen directe identificatie van een gebruiker mogelijk). Deze beschikbaarstelling zorgt voor een betere toegankelijkheid van de dienst voor alle burgers. Net zoals een openbaarvervoersmaatschappij gegevens over de dienstregeling van bussen, trams en metro's ter beschikking stelt aan het publiek, stelt een fietsdeelbedrijf de informatie over de toegang tot zijn dienst op een zo open mogelijke manier ter beschikking aan het publiek.

Het delen van operationele gegevens is met name in overeenstemming met de voorschriften van de Gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EUbrede multimodale reisinformatiediensten.

§ 3. Dit lid behoeft geen nadere toelichting.

Art. 23. Bewaartermijn van de gegevens

Dit artikel beschrijft de maximale bewaartermijnen voor gegevens, krachtens het beginsel van de AVG om de bewaartermijn te beperken.

De bewaartermijn voor de operatoren is vastgesteld op maximaal zes maanden. Deze termijn is bedoeld om een buitensporige opeenstapeling van persoonsgegevens door de operatoren te voorkomen nadat het operationele doeleinde is bereikt. Het opleggen van een maximale duur zorgt ervoor dat de rechten van de betrokkenen worden gerespecteerd.

De bewaartermijn voor de Diensten van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vastgesteld op maximaal één jaar. Deze termijn wordt gerechtvaardigd door het statistische doel onder artikel 21, 1° omdat hij de betrokken overheid in staat stelt volledige statistieken over een jaarlijkse cyclus op te stellen, die essentieel zijn voor de evaluatie van het mobiliteitsbeleid. De keuze voor een maximale duur van één jaar is evenredig met dit doel.

Art. 24. Gegevensoverdracht

Dit artikel bepaalt de categorieën bestemmelingen van de verzamelde persoonsgegevens.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 25. Aanpassing van de in onderhavige ordonnantie vastgestelde bedragen

Cette disposition s'applique tant aux montants des amendes administratives qu'aux redevances annuelles.

Art. 26. Abrogation

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Deze bepaling is van toepassing op zowel de administratieve boetes als de jaarlijkse retributies.

Art. 26. Intrekking

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Stijn BEX (NL)
Amélie PANS (FR)
Sven GATZ (NL)
Latifa AÏT BAALA (FR)
Ilyas MOUANI (NL)
Mounir LAARISSI (FR)
Benjamin DALLE (NL)

[1] Voir par exemple l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles (*M.B.*, 8 septembre 2022) et ses arrêtés d'exécution, l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (*M.B.*, 4 décembre 2018) et son arrêté d'exécution, l'ordonnance du 25 novembre 2010 réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos (*M.B.*, 7 décembre 2010), ou encore l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale (*M.B.*, 28 novembre 1990) et ses arrêtés d'exécution.

[2] Zie bijvoorbeeld de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (*B.S.*, 8 september 2022) en de bijhorende uitvoeringsbesluiten, de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (*B.S.*, 4 december 2018) en het bijhorende uitvoeringsbesluit, de ordonnantie van 25 november 2010 tot regeling van de uitbating van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem (*B.S.*, 7 december 2010), of de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (*B.S.*, 28 november 1990) en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

relative à l'organisation des services de cyclopartage en libre-service en Région de Bruxelles-Capitale

Chapitre 1er. Généralités

Article 1er Habilitation constitutionnelle

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

Article 2 Définitions

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

1° «cyclopartage»: système de mise à disposition de véhicules sur le domaine public, à une, deux ou trois roues, motorisés ou non, en libre-service;

2° «opérateur»: personne morale bénéficiant d'une autorisation;

3° «drop-zone»: zone située dans le domaine public destinée au stationnement des véhicules de cyclopartage;

4° «historisé»: désigne les données à caractère personnel qui ont été agrégées ou anonymisées de manière à ce qu'elles ne permettent plus l'identification directe ou indirecte des personnes physiques concernées;

5° «RGPD»: règlement (UE) 2016/679 du Parlement et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Chapitre 2. Autorisations

Art. 3. Interdiction d'exploiter un service de cyclopartage sans autorisation

L'exploitation du domaine public pour la mise en œuvre d'un service de cyclopartage est interdite en l'absence d'une autorisation délivrée par le gouvernement, conformément aux conditions et modalités prévues dans la présente ordonnance.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende de organisatie van fietsdeeldiensten in zelfbediening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1 Grondwettelijke machtiging

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

Artikel 2 Definities

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder:

1° "fietsdelen": systeem om op het openbare domein voertuigen ter beschikking te stellen, op één, twee of drie wielen, al dan niet gemotoriseerd, in zelfbediening;

2° "operator": rechtspersoon die een vergunning heeft;

3° "dropzone": zone in het openbare domein bedoeld om deelvoertuigen te stallen;

4° "historisch gemaakt": verwijst naar persoonsgegevens die zodanig werden samengevoegd of geanonimiseerd dat ze niet langer kunnen worden gebruikt om de betrokken natuurlijke personen direct of indirect te identificeren.

5° "AVG": verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Hoofdstuk 2. Vergunningen

Art. 3. Verbod om een fietsdeeldienst te exploiteren zonder vergunning

De exploitatie van het openbare domein voor de uitvoering van een fietsdeeldienst is verboden zonder een vergunning afgeleverd door de Regering, overeenkomstig de voorwaarden en nadere regels bepaald in onderhavige ordonnantie.

Art. 4. Durée de validité des autorisations

Sans préjudice de l'article 8, § 4, alinéa 3 et de l'article 9, § 3, 3°, toute autorisation est valable cinq ans à partir de la date visée à l'article 4, alinéa 2.

Les autorisations mentionnent la date à partir de laquelle l'exploitation du service peut commencer.

Art. 5. Cumul d'autorisations

Un même opérateur ne peut être titulaire que d'une seule autorisation à la fois pour chaque type d'autorisation tel que défini aux articles 6 et 7.

Un opérateur titulaire d'une autorisation, telle que définie aux articles 6 et 7, peut également être titulaire d'une ou plusieurs autorisations telle que définie à l'article 9.

Art. 6. Nombre d'autorisations et de véhicules exploitables par autorisation pour les services de vélos partagés

Le gouvernement attribue deux à trois autorisations pour l'exploitation du service de vélos partagés.

Il fixe le nombre maximal de vélos exploitables par autorisation. Celui-ci est compris entre quatre mille et huit mille.

Art. 7. Nombre d'autorisations et de véhicules exploitables par autorisation pour les services de cyclomoteurs de classe A ou B partagés

Le gouvernement attribue une à deux autorisations pour l'exploitation du service de cyclomoteurs de classe A ou B partagés.

Il fixe le nombre maximal de cyclomoteurs exploitables par autorisation. Celui-ci est compris entre deux cent cinquante et deux mille.

Art. 8. Mise en concurrence des candidats à une autorisation

§ 1er. L'obtention d'une autorisation telle que définie aux articles 6 et 7 se fait dans le cadre d'une mise en concurrence organisée par le gouvernement. Celle-ci est organisée au moins six mois avant l'expiration de la validité des autorisations en cours.

§ 2. L'appel à candidatures y relatif est publié au Moniteur belge. La publication a lieu au moins trente jours calendrier avant la date de remise des candidatures.

§ 3. Le gouvernement fixe les conditions de participation à l'appel à candidatures.

Art. 4. Geldigheidsduur van de vergunningen

Onverminderd artikel 8, § 4, 3e lid en artikel 9, § 3, 3° is elke vergunning vijf jaar geldig vanaf de datum vermeld in artikel 4, 2e lid.

De vergunningen vermelden de datum vanaf wanneer de exploitatie van de dienst kan starten.

Art. 5. Cumulatie van de vergunningen

Eenzelfde operator mag slechts houder zijn van één vergunning tegelijk voor elk type vergunning als bepaald in artikelen 6 en 7.

Een operator die houder is van een vergunning als bepaald in artikelen 6 en 7 kan ook houder zijn van een of meerdere vergunningen als bepaald in artikel 9.

Art. 6. Aantal vergunningen en voertuigen per vergunning voor de deelfietsdiensten

De Regering kent twee tot drie vergunningen toe voor de exploitatie van een deelfietsdienst.

Ze bepaalt het maximumaantal fietsen dat per vergunning mag worden geëxploiteerd. Dat ligt tussen vierduizend en achtduizend.

Art. 7. Aantal vergunningen en aantal exploiteerbare voertuigen per vergunning voor de bromfietsdeeldiensten van klasse A of B

De Regering kent één tot twee vergunningen toe voor de exploitatie van een bromfietsdeeldienst van klasse A of B.

Ze bepaalt het maximale aantal bromfietsen dat per vergunning mag worden geëxploiteerd. Dat ligt tussen tweehonderdvijftig en tweeduizend.

Art. 8. Inmededingingstelling van de kandidaten voor een vergunning

§ 1. Het verkrijgen van een vergunning als bepaald in artikelen 6 en 7 gebeurt via een inmededingingstelling georganiseerd door de Regering. Die wordt minstens zes maanden voor de huidige vergunningen verlopen georganiseerd.

§ 2. De kandidatenoproep daartoe wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De publicatie gebeurt minstens dertig dagen vóór de uiterste indieningsdatum voor de kandidaturen.

§ 3. De Regering legt de voorwaarden vast voor de deelname aan de kandidatenoproep.

Ces conditions doivent permettre de s'assurer de la fiabilité et de la solvabilité des personnes morales qui postulent à l'appel à candidatures. Ces conditions permettent également de vérifier la capacité du candidat à l'autorisation à respecter l'ensemble des conditions d'exploitation.

À cet effet, est exclue toute personne morale qui, au cours des quatre dernières années:

1° a exploité un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sans autorisation ou au-delà du terme prévu par son autorisation;

2° a fait l'objet d'une amende administrative définitive supérieure à dix mille euros en matière de cyclopartage;

3° est redevable d'une dette en matière de cyclopartage, et ce tant qu'elle n'est pas régularisée;

4° a contourné le régime d'autorisation par cession irrégulière ou fictive d'autorisation, constatée par décision judiciaire ou administrative définitive.

L'exclusion s'applique également aux filiales, sociétés mères ou entités appartenant à la même structure économique.

§ 4. Le gouvernement fixe les critères qui permettent de départager les candidats selon une pondération attribuant un minimum de vingt pour cent des points à chaque critère.

Ceux-ci permettent de garantir:

1° la qualité du service proposé et son intégration dans le tissu économique bruxellois;

2° la sécurité routière;

3° la gestion et la mise en œuvre des règles de stationnement en drop-zone.

En l'absence de candidats atteignant le minimum requis de cinquante pour cent des points, l'appel à candidatures est relancé pour l'attribution des autorisations non octroyées. La durée des autorisations déjà octroyées est augmentée en conséquence.

Art. 9. Projets pilotes de cyclopartage

§ 1er. Le gouvernement peut attribuer des autorisations pour des projets pilotes de service de cyclopartage.

Deze voorwaarden moeten de betrouwbaarheid en de solvabiliteit van de rechtspersonen die ingaan op de kandidatenoproep garanderen. Deze voorwaarden maken het ook mogelijk om te controleren of de kandidaat voor de vergunning aan alle exploitatievoorwaarden kan voldoen.

Hiertoe wordt elke rechtspersoon uitgesloten die in de loop van de laatste vier jaar:

1° een fietsdeeldienst in vrije vloot heeft geëxploiteerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zonder vergunning of nadat zijn vergunning vervallen was;

2° een definitieve administratieve boete heeft gekregen van meer dan tienduizend euro in verband met fietsdelen;

3° een schuld heeft in verband met fietsdelen, en dit zolang de schuld niet is geregulariseerd;

4° het vergunningensysteem heeft omzeild door een onregelmatige of fictieve overdracht van de vergunning, vastgesteld bij een definitieve gerechtelijke of administratieve beslissing.

De uitsluiting is ook van toepassing op filialen, moedermaatschappijen of entiteiten die tot dezelfde economische structuur behoren.

§ 4. De Regering bepaalt de criteria die worden gebruikt om een keuze te maken tussen de kandidaten, waarbij elk criterium minstens twintig procent van de punten krijgt.

Die criteria garanderen:

1° de kwaliteit van de aangeboden dienstverlening en de integratie ervan in het Brusselse economische weefsel;

2° de verkeersveiligheid;

3° het beheer en de implementering van de regels inzake het stallen in de dropzones.

Indien er geen kandidaten zijn die het vereiste minimumaantal van vijftig procent van de punten hebben, wordt de kandidatenoproep opnieuw uitgeschreven om de niet-toegewezen vergunningen toe te wijzen. De duur van de reeds toegekende vergunningen wordt dienovereenkomstig verlengd.

Art. 9. Proefprojecten voor fietsdelen

§ 1. De Regering kan vergunningen toekennen voor proefprojecten voor fietsdeeldiensten.

Les projets pilotes de service de cyclopartage couvrent des formats de service ou portent sur des véhicules qui ne sont pas mis en œuvre ou exploités dans le cadre des autorisations attribuées sur la base des articles 6 et 7.

Le nombre maximum de véhicules exploitables, par autorisation pilote, est fixé à deux cent cinquante.

Le nombre maximum de véhicules exploitables, toutes autorisations pilotes confondues, est fixé à cinq mille.

§ 2. L'obtention de ce type d'autorisation, telle que définie au paragraphe premier, se fait dans le cadre d'une mise en concurrence organisée par le gouvernement. Celle-ci peut être organisée à tout moment, en fonction des besoins identifiés par décision du gouvernement.

§ 3. Le gouvernement arrête:

1° le nombre d'autorisations attribuables;

2° le nombre de véhicules attribuables par autorisation;

3° la durée des autorisations, sans que celle-ci ne puisse dépasser deux ans;

4° les conditions de participation qui doivent respecter a minima les conditions visées à l'article 8, § 3;

5° les critères qui permettent de départager les candidats et de garantir le caractère innovant du service ou des véhicules proposés, ainsi que la qualité de celui-ci.

§ 4. Chaque appel à candidatures est publié au Moniteur belge au moins trente jours calendrier avant la date de remise des candidatures.

§ 5. L'organisation d'un appel à candidatures n'emporte aucune obligation pour le gouvernement d'attribuer les autorisations envisagées.

Art. 10. Incessibilité des autorisations

Les autorisations sont accordées à titre *intuitu personae* et sont incessibles.

Le gouvernement est toutefois habilité à prévoir une dérogation au principe d'incessibilité pour permettre la poursuite du service de cyclopartage en cas de faillite, de cessation d'activité ou autre défaut de service, et ce aux conditions qu'il détermine.

De proefprojecten voor fietsdeeldiensten hebben betrekking op dienstvormen of op voertuigen die niet worden uitgevoerd of geëxploiteerd in het kader van de vergunningen die worden verleend op basis van artikelen 6 en 7.

Het maximumaantal exploiteerbare voertuigen per vergunning voor proefproject is vastgesteld op tweehonderdvijftig.

Het maximumaantal exploiteerbare voertuigen, voor alle vergunningen voor proefprojecten samen, is vastgesteld op vijfduizend.

§ 2. Dit type vergunning, zoals bepaald in de eerste paragraaf, kan worden verkregen in het kader van een inmededingingstelling georganiseerd door de Regering. Die kan op elk moment worden georganiseerd, afhankelijk van de behoeften die bij Regeringsbeslissing zijn geïdentificeerd.

§ 3. De Regering stelt het volgende vast:

1° het aantal toewijsbare vergunningen;

2° het aantal toewijsbare voertuigen per vergunning;

3° de duur van de vergunningen, die niet meer dan twee jaar mag bedragen;

4° de deelnamevoorwaarden, die ten minste moeten voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 8, § 3;

5° de criteria die worden gebruikt om een keuze te maken tussen de kandidaten en die het innovatieve karakter van de aangeboden dienst of de aangeboden voertuigen en de kwaliteit ervan garanderen.

§ 4. Elke kandidatenoproep wordt minstens dertig dagen voor de uiterste datum om kandidaturen in te dienen gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

§ 5. De organisatie van een kandidatenoproep houdt voor de Regering geen enkele verplichting in om de beoogde vergunningen toe te kennen.

Art. 10. Onoverdraagbaarheid van de vergunningen

De vergunningen worden intuitu personae toegewezen en zijn niet overdraagbaar.

De Regering is eveneens bevoegd om een afwijking te voorzien van het beginsel van onoverdraagbaarheid om de voortzetting van de fietsdeeldienst mogelijk te maken in het geval van een faillissement, stopzetting van de activiteit of een andere tekortkoming van de dienst, onder de voorwaarden die zij bepaalt.

Art. 11. Redevances annuelles

§ 1er. Le gouvernement impose une redevance annuelle pour la mise en place et la gestion des autorisations de cyclopartage par la Région, sauf pour les autorisations visées à l'article 9.

Il fixe le montant de cette redevance sur la base des coûts liés à l'organisation, à la régulation et au contrôle du service par la Région, à savoir et de façon non exhaustive:

1° l'engagement des contrôleurs;

2° la mise en place des outils informatiques nécessaires aux contrôles des infractions;

3° la gestion et le suivi administratif et juridique des appels à candidatures des autorisations octroyées;

4° le suivi du respect et de la mise en œuvre du cadre légal.

§ 2. En outre, le gouvernement impose une redevance annuelle pour l'utilisation et l'exploitation du domaine public par véhicule, en fonction de son type, sauf pour les autorisations visées à l'article 9.

Il fixe le montant de cette redevance dans une fourchette située entre cinquante et cinq cents euros par véhicule de cyclopartage. Le nombre de véhicules considérés correspond au plafond fixé dans l'autorisation de l'opérateur.

§ 3. Les redevances annuelles sont payées à la Région dans les trente jours suivant l'entrée en vigueur de l'autorisation, et ensuite chaque année au plus tard dans les trente jours de sa date anniversaire, selon les modalités fixées par le gouvernement. En cas de retard, une majoration de dix pour cent par période de trente jours entamés est due à la Région.

Chapitre 3. Conditions d'exploitation

Art. 12. Conditions d'exploitation

Le gouvernement fixe les conditions d'exploitation que les opérateurs doivent respecter.

Ces conditions permettent au moins d'imposer aux opérateurs:

1° la transmission des données nécessaires à l'organisation du service;

2° les prescriptions techniques que les véhicules exploités doivent respecter;

Art. 11. Jaarlijkse retributies

§ 1. De Regering legt een jaarlijkse retributie op voor de invoering en het beheer van vergunningen voor fietsdelen door het Gewest, behalve voor de vergunningen bedoeld in artikel 9.

Ze legt het bedrag van deze retributie vast op basis van de kosten in verband met de organisatie, de regulering en de controle van de dienst door het Gewest, namelijk en zonder dat deze lijst uitsluitend is:

1° de werving van controleurs;

2° de invoering van informaticatools die nodig zijn om de overtredingen te controleren;

3° het beheer en de administratieve en juridische opvolging van de kandidatenoproepen voor de toegekende vergunningen;

4° de opvolging van de naleving en de implementering van het wettelijke kader.

§ 2. Bovendien legt de Regering een jaarlijkse retributie op voor het gebruik en de exploitatie van het openbare domein per voertuig, op basis van het type voertuig, behalve voor de vergunningen als bedoeld in artikel 9.

Ze legt het bedrag van deze retributie vast in een vork tussen vijftig en vijfhonderd euro per deelvoertuig. Het aantal in aanmerking genomen voertuigen komt overeen met het maximum dat in de vergunning van de operator is vastgesteld.

§ 3. De jaarlijkse retributies worden aan het gewest betaald binnen dertig dagen volgend op de inwerkingtreding van de vergunning, en vervolgens elk jaar uiterlijk dertig dagen na de verjaardatum ervan, volgens de door de Regering bepaalde modaliteiten. In geval van vertraging is een toeslag van tien procent aan het gewest verschuldigd per begonnen periode van dertig dagen.

Hoofdstuk 3. Exploitatievoorwaarden

Art. 12. Exploitatievoorwaarden

De Regering bepaalt de exploitatievoorwaarden die de operatoren moeten naleven.

Deze voorwaarden maken het mogelijk de operatoren minstens het volgende op te leggen:

1° het verzenden van de gegevens die nodig zijn voor de organisatie van de dienst;

2° de technische voorschriften waaraan de geëxploiteerde voertuigen moeten voldoen;

3° la couverture géographique du service;

4° les vitesses maximales que les véhicules doivent respecter.

Art. 13. Organisation des drop-zones

§ 1er. Le stationnement des véhicules de cyclopartage est uniquement autorisé dans des drop-zones déterminées par le gestionnaire de voirie compétent et matérialisées comme telles.

Le gouvernement arrête les critères de sélection des emplacements des drop-zones, ceux-ci englobant la densité au kilomètre carré, et les caractéristiques physiques des drop-zones permettant leur matérialisation.

§ 2. Le gouvernement arrête la procédure applicable à la désactivation temporaire des drop-zones situées dans l'emprise d'un chantier, au sens de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique, ou qui empêcheraient l'organisation d'une activité ou d'un évènement qui n'est pas un chantier.

Cette procédure est également applicable pour désactiver temporairement des drop-zones lorsqu'une autorité publique, dans le cadre de l'exercice de ses compétences de maintien de l'ordre public, l'ordonne. Le gouvernement peut déterminer les modalités particulières de mise en œuvre de ces demandes.

Chapitre 4. Mesures d'office

Art. 14. Modalités des mesures d'office

§ 1er. Peuvent être enlevés immédiatement du domaine public par la Région les véhicules:

- non conformes aux conditions d'exploitation visées à l'article 12 et qui présentent un danger pour la circulation ou la sécurité publique;
- qui sont laissés en dehors des drop-zones activées.

§ 2. Tout véhicule laissé sur le domaine public communal en dehors des drop-zones activées peut être enlevé immédiatement par la commune concernée.

§ 3. Les frais d'enlèvement et de stockage sont à charge de l'opérateur exploitant le véhicule de cyclopartage.

Les frais d'enlèvement sont fixés par le gouvernement.

3° de geografische dekking van de dienst;

4° de maximumsnelheden die de voertuigen moeten naleven.

Art. 13. De organisatie van dropzones

§ 1. Het stallen van deelvoertuigen is enkel toegestaan in dropzones die zijn bepaald door de bevoegde wegbeheerder en als zodanig gematerialiseerd.

De Regering legt de selectiecriteria vast voor de locaties van de dropzones, waaronder de dichtheid per vierkante kilometer, en de fysieke kenmerken van de dropzones waardoor ze kunnen worden gematerialiseerd.

§ 2. De Regering stelt de procedure vast voor de tijdelijke desactivering van dropzones gelegen op het terrein van een bouwplaats, in de zin van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, of die de organisatie van een activiteit of een evenement dat geen bouwplaats is zouden verhinderen.

Deze procedure geldt ook voor de tijdelijke desactivering van dropzones op bevel van een overheidsinstantie bij de uitoefening van haar bevoegdheden inzake de handhaving van de openbare orde. De Regering kan de bijzondere nadere regels voor de uitvoering van deze aanvragen vaststellen.

Hoofdstuk 4. Ambtshalve maatregelen

Art. 14. Nadere regels voor ambtshalve maatregelen

§ 1. Het Gewest kan onmiddellijk uit het openbare domein wegnemen, de voertuigen die:

- niet voldoen aan de exploitatievoorwaarden bedoeld in artikel 12 en die een gevaar vormen voor het verkeer of de openbare veiligheid;
- buiten de geactiveerde dropzones worden achtergelaten.

§ 2. Elk voertuig dat op het gemeentelijke openbare domein is achtergelaten buiten de geactiveerde dropzones kan door de betrokken gemeente onmiddellijk worden weggenomen.

§ 3. De verwijderings- en opslagkosten zijn ten laste van de operator die het deelvoertuig exploiteert.

De verwijderingskosten worden vastgesteld door de Regering.

Chapitre 5. Contrôle et sanctions

Art. 15. Énumération des amendes administratives

Les comportements suivants sont passibles des amendes administratives suivantes:

1° Une amende de vingt-cinq mille euros à l'encontre de quiconque exploite un service de cyclopartage sans autorisation, pour chaque semaine entamée d'exploitation;

2° Une amende de cinq cent à dix mille euros en cas de non-respect par un opérateur des conditions d'exploitation, en ce compris les règles de stationnement, visées aux articles 12 et 13.

Le montant de l'amende visée à l'alinéa premier 2°, tient compte du nombre de véhicules en infraction, du nombre d'infractions réalisées sur une période donnée, de la gravité des infractions et de l'éventuelle récidive.

Le gouvernement peut arrêter un catalogue des amendes.

Art. 16. Conditions de retrait ou de suspension de l'autorisation

§ 1er. Le gouvernement peut suspendre pour une durée déterminée ou retirer, directement ou après une suspension, l'autorisation en cas de violation des dispositions de l'ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci ou des dispositions précisées dans l'autorisation.

§ 2. Le gouvernement arrête la procédure de suspension et de retrait de l'autorisation d'exploiter.

Art. 17. De la recherche d'infractions administratives

§ 1er. Sans préjudice des compétences des services de police, le gouvernement désigne le service dont les agents sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions administratives aux dispositions de la présente ordonnance et de ses mesures d'exécution.

§ 2. Le Collège des bourgmestre et échevins compétent peut désigner les agents communaux qui sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions aux dispositions de l'article 14, § 2.

§ 3. Les sanctions administratives visées à l'article 15 sont basées sur les constats des agents visés aux paragraphes premier et second.

Ces constats peuvent être basés sur des données recueillies par caméra ou tout autre appareil permettant le contrôle à

Hoofdstuk 5. Controle en sancties

Art. 15. Opsomming van de administratieve boetes

De volgende gedragingen worden bestraft met de volgende administratieve boetes:

1° Een boete van vijfentwintigduizend euro voor wie een fietsdeeldienst exploiteert zonder vergunning, voor elke begonnen week waarin de dienst wordt geëxploiteerd;

2° Een boete van vijfhonderd tot tienduizend euro voor een operator die de exploitatievoorwaarden niet naleeft, met inbegrip van de parkeerregels als bedoeld in artikelen 12 en 13.

Het bedrag van de boete, bedoeld in het eerste lid, 2°, houdt rekening met het aantal voertuigen dat in overtreding is, het aantal overtredingen dat in een bepaalde periode wordt gepleegd, de ernst van de overtredingen en eventuele recidive.

De Regering kan een boetecatalogus opstellen.

Art. 16. Voorwaarden om de vergunning in te trekken of op te schorten

§ 1. De Regering kan de vergunning voor een bepaalde termijn opschorten of intrekken, onmiddellijk of na een opschorting, in geval van overtreding van de bepalingen van de ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan of de bepalingen verduidelijkt in de vergunning.

§ 2. De Regering legt de procedure vast voor de opschorting en de intrekking van de exploitatievergunning.

Art. 17. Onderzoek naar administratieve inbreuken

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de politiediensten stelt de Regering de dienst aan die bevoegd is om administratieve inbreuken op de bepalingen van onderhavige ordonnantie en de uitvoeringsmaatregelen ervan op te sporen en vast te stellen.

§ 2. Het bevoegde College van burgemeester en schepenen kan gemeentelijke ambtenaren aanstellen om inbreuken op de bepalingen van artikel 14 § 2 te onderzoeken en vast te stellen.

§ 3. De administratieve sancties als bedoeld in artikel 15 zijn gebaseerd op de vaststellingen van personeelsleden als bedoeld in de eerste en tweede paragraaf.

Deze vaststellingen kunnen gebaseerd zijn op gegevens die verzameld zijn met een camera of eender welk ander toestel dat controle op afstand mogelijk maakt. De

distance. Leurs prescriptions techniques minimales sont déterminées par le gouvernement.

Art. 18. Fonctionnaires sanctionnateurs

§ 1er. Les amendes sont infligées par les fonctionnaires sanctionnateurs.

§ 2. Le gouvernement désigne les fonctionnaires sanctionnateurs régionaux.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins compétent peut désigner les fonctionnaires sanctionnateurs communaux.

§ 3. Le gouvernement arrête les conditions à remplir pour pouvoir être désigné comme fonctionnaire sanctionnateur. Ces conditions emportent au moins que le candidat doit:

1° être en possession d'un diplôme de master en droit;

2° ne pas être l'un des agents visés à l'article 17, §§ 1er et 2.

§ 4. Le montant des amendes administratives est perçu par l'autorité dont le fonctionnaire sanctionnateur a établi l'amende.

Art. 19. Procédure

§ 1er. Les constats visés à l'article 17, § 3, sont formalisés dans des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ceux-ci sont transmis à l'opérateur, dont le véhicule fait l'objet du procès-verbal, au plus tard quinze jours après les faits y constatés.

§ 2. La compétence du fonctionnaire sanctionnateur s'éteint trois ans après la date d'établissement du procès-verbal constatant l'infraction, sous réserve de la suspension de la procédure visée au paragraphe 3.

L'action en recouvrement d'une amende administrative se prescrit par trois ans à compter du jour où la décision infligeant l'amende est devenue exécutoire.

§ 3. Le contrevenant qui souhaite contester la décision du fonctionnaire sanctionnateur peut introduire un recours par voie de requête devant la section civile du tribunal de première instance du lieu où l'infraction a été commise, dans un délai de forclusion de soixante jours ouvrables à compter de la date de réception de la décision.

Ce recours et le délai imparti pour l'introduire suspendent l'exécution de la décision.

minimale technische voorschriften hiervoor worden vastgesteld door de Regering.

Art. 18. Sanctionerende ambtenaren

§ 1. Boetes worden opgelegd door sanctionerende ambtenaren.

§ 2. De Regering stelt de gewestelijke sanctionerende ambtenaren aan.

Het bevoegde College van Burgemeester en Schepenen kan de gemeentelijke sanctionerende ambtenaren aanstellen.

§ 3. De Regering stelt de voorwaarden vast waaraan moet worden voldaan om aangesteld te kunnen worden als sanctionerend ambtenaar. Deze voorwaarden impliceren dat de kandidaat ten minste:

1° een masterdiploma in de rechten moet hebben;

2° een personeelslid mag zijn als bedoeld in artikel 17, §§ 1 en 2.

§ 4. Het bedrag van de administratieve boetes wordt geïnd door de overheid waarvan de sanctionerende ambtenaar de boete heeft uitgeschreven.

Art. 19. Procedure

§ 1. De in artikel 17, § 3 bedoelde vaststellingen worden geformaliseerd in processenverbaal die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel. Die worden, uiterlijk vijftien dagen na de vastgestelde feiten, verstuurd naar de operator wiens voertuig het onderwerp van het proces-verbaal is.

§ 2. De bevoegdheid van de sanctionerende ambtenaar vervalt drie jaar na de datum van opstelling van het proces-verbaal waarin de inbreuk wordt vastgesteld, onder voorbehoud van het opschorten van de in paragraaf 3 bedoelde procedure.

De invorderingsactie van een administratieve boete verjaart drie jaar na de datum waarop de beslissing tot het opleggen van een boete uitvoerbaar werd.

§ 3. Een overtreder die de beslissing van de sanctionerende ambtenaar wil aanvechten, kan binnen een vervaltermijn van zestig werkdagen na de datum van ontvangst van de beslissing beroep aantekenen via een verzoekschrift bij de burgerlijke afdeling van de rechtbank van eerste aanleg van de plaats waar de inbreuk werd begaan.

Dit beroep en de toegestane termijn om het in te dienen, schorten de uitvoering van de beslissing op.

§ 4. Le gouvernement fixe les autres éléments de procédure nécessaires pour constater et infliger les amendes administratives qui découlent de la présente ordonnance et de ses mesures d'exécution.

Chapitre 6. Traitement de données à caractère personnel

Art. 20. Responsable du traitement

Le gouvernement désigne au sein de son administration l'entité responsable du traitement des données à caractère personnel en vue de gérer les services de cyclopartage.

Art. 21. Finalités du traitement

Les finalités pour lesquelles l'entité, visée à l'article 20, traite des données à caractère personnel sont:

1° la gestion, la planification et l'optimisation des services de transport et de mobilité sur le territoire de la Région;

2° le contrôle du respect des conditions d'exploitation fixées par la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution;

3° l'élaboration et la diffusion publique d'informations historisées ou en temps réel concernant la disponibilité et l'utilisation des services de transport et de mobilité.

Art. 22. Personnes et données à caractère personnel visées par le traitement

§ 1er. Les opérateurs sont autorisés à traiter les données à caractère personnel de leurs utilisateurs (notamment le nom, les coordonnées, l'âge et les données de transaction) dans la mesure où ce traitement est nécessaire à l'exécution de leurs obligations contractuelles et au respect des exigences de la présente ordonnance.

§ 2. Aux fins de la régulation, du contrôle et du suivi visés à l'article 21, les opérateurs fournissent à l'entité désignée à l'article 20, en temps quasi réel et conformément aux modalités techniques et aux fréquences qu'elle détermine:

1° les données relatives à la disponibilité et à la répartition géographique des véhicules;

2° les données relatives au fonctionnement et à l'état des véhicules, en ce compris l'identifiant unique de chaque véhicule et son état de charge;

3° les données d'usage des véhicules, conformément aux exigences de rapportage de l'entité.

§ 4. De Regering stelt de andere elementen van de procedure vast die nodig zijn om de administratieve boetes die voortvloeien uit deze ordonnantie en de uitvoeringsmaatregelen ervan vast te stellen en op te leggen.

Hoofdstuk 6. Verwerking van persoonsgegevens

Art. 20. Verwerkingsverantwoordelijke

De Regering wijst binnen haar bestuur de entiteit aan die verantwoordelijk is voor de verwerking van persoonsgegevens om de fietsdeeldiensten te beheren.

Art. 21. Doeleinden van de verwerking

De doelstellingen waarvoor de entiteit bedoeld in artikel 20 persoonsgegevens verwerkt zijn de volgende:

1° het beheer, de planning en de optimalisering van vervoers en mobiliteitsdiensten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

2° de controle op het naleven van de exploitatievoorwaarden vastgelegd in onderhavige ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten;

3° het uitwerken en openbaar verspreiden van historische of realtimegegevens over de beschikbaarheid en het gebruik van vervoers en mobiliteitsdiensten.

Art. 22. Personen op wie en persoonsgegevens waarop de verwerking betrekking heeft

§ 1. De operatoren mogen de persoonsgegevens van hun gebruikers verwerken (met name hun naam, contactgegevens, leeftijd en transactiegegevens), voor zover deze verwerking nodig is voor de uitvoering van hun contractuele verplichtingen en met naleving van de vereisten van onderhavige ordonnantie.

§ 2. Met het oog op de in artikel 21 bedoelde regulering, controle en opvolging bezorgen de operatoren aan de in artikel 20 aangestelde entiteit quasi in real time, overeenkomstig de nadere technische regels en volgens de frequenties die deze entiteit bepaalt, het volgende:

1° gegevens met betrekking tot de beschikbaarheid en geografische spreiding van de voertuigen;

2° gegevens met betrekking tot de werking en de staat van de voertuigen, met inbegrip van de unieke identificatiecode van elk voertuig en in hoeverre de batterij ervan opgeladen is;

3° gebruiksgegevens van de voertuigen, overeenkomstig de rapporteringseisen van de entiteit.

§ 3. L'entité visée à l'article 20 est chargée de fixer les modalités techniques de transmission des données mentionnées au § 2, notamment en déterminant la latence maximale autorisée pour le « temps quasi réel » mentionné au § 2, en application des dispositions du Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Art. 23. Durée de conservation des données

§ 1er. Durée de conservation par les opérateurs:

Les opérateurs doivent conserver les données visées à l'article 22, § 2, dans un format historisé permettant la traçabilité et l'exploitation ultérieure par l'entité désignée à l'article 20.

Ces données doivent être maintenues à la disposition de ladite entité pour une durée minimale de six mois à compter de la fin du trajet ou de l'enregistrement de l'information. Elles ne peuvent en aucun cas être conservées au-delà de cette période, sauf obligation légale ou consentement explicite des personnes concernées.

§ 2. Durée de conservation par l'entité régionale:

L'entité visée à l'article 20 ne peut conserver les données visées à l'article 22, § 2, au-delà d'une durée maximale d'un an à compter de leur réception, sauf nécessité avérée pour le traitement des infractions et le contentieux en cours.

Art. 24. Transmission des données

Les données à caractère personnel traitées pour les finalités visées à l'article 21 peuvent être communiquées aux catégories suivantes de destinataires, en vue de la réalisation de ces finalités ou des finalités compatibles ou de finalités fondées sur l'article 6.1.c) ou 6.1.e) du RGPD, conformément aux exigences de l'article 6.3 du RGPD:

1° des tiers de confiance au sens de l'article 188, 1°, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel;

2° des intégrateurs de services notamment au sens de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégrateur de services bruxellois;

3° des autorités publiques;

4° des établissements d'enseignement;

§ 3. De in artikel 20 bedoelde entiteit is verantwoordelijk voor het vaststellen van de nadere technische regels om de in §2 vermelde gegevens te verzenden, met name door het bepalen van de maximaal toegelaten latentie voor de "quasi in real time" vermeld in het § 2, in toepassing van de bepaling van de Gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EUbrede multimodale reisinformatiediensten.

Art. 23. Bewaartermijn van de gegevens

§ 1. Bewaartermijn door de operatoren:

De operatoren moeten de in artikel 22, § 2 bedoelde gegevens bewaren in een historisch formaat dat de traceerbaarheid en de latere exploitatie ervan door de in artikel 20 aangestelde entiteit mogelijk maakt.

Deze gegevens moeten tot minstens zes maanden na het einde van het traject of de registratie van de informatie beschikbaar blijven voor voornoemde entiteit. In geen geval mogen ze langer dan deze periode worden bewaard, tenzij dit wettelijk verplicht is of met uitdrukkelijke toestemming van de betrokkenen.

§ 2. Bewaartetermijn door de gewestelijke entiteit:

De in artikel 20 bedoelde entiteit mag de in artikel 22, § 2 bedoelde gegevens niet langer dan een jaar na de datum van ontvangst bewaren, behalve als dat nodig blijkt voor de verwerking van overtredingen en lopende geschillen.

Art. 24. Gegevensoverdracht

Persoonsgegevens die verwerkt worden voor de in artikel 21 genoemde doeleinden mogen, ter verwezenlijking van deze doeleinden, daarmee verenigbare doeleinden of doeleinden op grond van artikel 6.1.c) of 6.1.e) van de AVG, overeenkomstig de eisen van artikel 6.3 van de AVG, aan de volgende categorieën bestemmelingen worden meegedeeld:

1° derde vertrouwenspersonen in de zin van artikel 188, 1° van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;

2° dienstenintegratoren, met name in de zin van artikel 2, 1° van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting en organisatie van een gewestelijke dienstenintegrator;

3° overheidsdiensten;

4° onderwijsinstellingen;

5° les entités mandatées dans le cadre de marchés publics ou de contrats de sous-traitance avec le responsable du traitement, telles que des bureaux d'études;

6° les autorités statistiques visées à l'article 1er, 17°, de la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique;

7° les entités reconnues comme entités de recherche par Eurostat, et les autres acteurs poursuivant une finalité de recherche scientifique ou historique;

8° le service des archives visé par l'article 2, 4°, de l'ordonnance du 19 mars 2009 relative aux archives de la Région de Bruxelles-Capitale.

Chapitre 7. Dispositions finales

Art. 25. Adaptation des montants prévus dans la présente ordonnance

Le gouvernement adapte tous les montants prévus par la présente ordonnance en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Il détermine la fréquence et les modalités précises de cette adaptation.

Art. 26. Abrogation

L'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile est abrogée.

5° entiteiten die zijn gemandateerd in het kader van overheidsopdrachten of onderaannemingsovereenkomsten met de verwerkingsverantwoordelijke, zoals studiebureaus;

6° de statistische overheden bedoeld in artikel 1, 17° van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek;

7° entiteiten die door Eurostat erkend zijn als onderzoeksentiteiten en andere actoren die wetenschappelijke of historische onderzoeksdoeleinden nastreven;

8° de archiefdienst bedoeld in artikel 2, 4° van de ordonnantie van 19 maart 2009 betreffende de archieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 25. Aanpassing van de in onderhavige ordonnantie vastgestelde bedragen

De Regering past alle in onderhavige ordonnantie bepaalde bedragen aan op basis van de evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Ze bepaalt de frequentie en de precieze nadere regels van deze aanpassing.

Art. 26. Intrekking

De ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto wordt ingetrokken.

Stijn BEX (NL)
Amélie PANS (FR)
Sven GATZ (NL)
Latifa AÏT BAALA (FR)
Ilyas MOUANI (NL)
Mounir LAARISSI (FR)
Benjamin DALLE (NL)