

[DATE] – Ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre	[]DATUM] – Ordonnantie betreffende vrije vloot fietsdelen
Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, et Nous, Gouvernement, entérinons ce qui suit :	Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :
Chapitre Ier – Généralités	Hoofdstuk I – Algemeen
Article 1.	Artikel 1.
La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.	Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.
Article 2.	Artikel 2.
Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :	Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder:
1° « Administration » : Bruxelles Mobilité;	1° " Administratie " : Brussel Mobiliteit;
2° « Véhicule de cyclopartage » :	2° "Fietsdeelvoertuig":
- un vélo au sens de l'article 2.15.1, alinéa 1er du Code de la Route;	- een fiets in de zin van artikel 2.15.1, eerste lid van de Wegcode;
- un vélo électrique, à savoir un vélo disposant de l'adjonction d'un moteur électrique au sens de l'article 2.15.1, alinéa 2 du Code de la Route;	- een elektrische fiets, zijnde een fiets die beschikt over een elektrische hulpmotor in de zin van artikel 2.15.1, tweede lid van de Wegcode;
- un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la Route;	- een bromfiets, zijnde een tweewielige bromfiets in de zin van artikel 2.17 van de Wegcode;
- une moto, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la Route, sans side-car;	- een motorfiets, zijnde een tweewielig motorvoertuig in de zin van artikel 2.18 van de Wegcode, zonder zijspanwagen;
3° « Cyclopartage » : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnel, où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur;	3° " Fietsdelen " : dienst waarbij fietsdeelvoertuigen ter beschikking worden gesteld van meerdere gebruikers voor occasionele verplaatsingen, waarbij het fietsdeelvoertuig na elk gebruik wordt gestald voor een andere gebruiker;
4° « Opérateur » : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre;	4° "Operator " : verstrekker van een dienst voor vrije vloot fietsdelen;
5° « Parkings réservés » : un aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage,	5° "Voorbehouden stalling": een fysieke inrichting in de openbare ruimte voor het stallen van fietsdeelvoertuigen die enkel

uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un opérateur donné;	bestemd is voor fietsdeelvoertuigen van één bepaalde operator;
6° « Cyclopartage en flotte libre » : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique, et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage n'est pas uniquement autorisé dans les parkings réservés;	6° "Vrije vloot fietsdelen": vorm van fietsdelen waarbij fietsdeelvoertuigen onder meer op de openbare weg ter beschikking worden gesteld van de gebruikers, en het starten en beëindigen van de verhuurperiode van het fietsdeelvoertuig niet enkel is toegelaten in voorbehouden stallingen
7° « Licence pour cyclopartage en flotte libre » : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre;	7° "Vergunning voor vrije vloot fietsdelen" : vergunning in de zin van artikel 3 die aan operatoren de toestemming geeft om een dienst van vrije vloot fietsdelen te verstrekken;
8° « Gouvernement » : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.	8° "Regering": de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Chapitre II – La licence pour cyclopartage en flotte libre	Hoofdstuk II – De vergunning voor vrije vloot fietsdelen
Article 3.	Artikel 3.
§1er. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.	§1. Geen enkele operator mag zonder vergunning een dienst van vrije vloot fietsdelen organiseren op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
§2. Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction et l'examen des demandes de licence.	§2. De Regering legt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen vast.
§3. Les véhicules de cyclopartage mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre ne peuvent pas être équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines, sauf si ces émissions sont négligeables.	§3. Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld mogen niet uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuילend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat.
§4 Pour autant que les conditions visées au paragraphe 3 soient remplies, tous les véhicules définis aux articles 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 et 2.20 du Code de la Route qui ne sont pas mentionnés à l'article 2, 2°, sont considérés comme des véhicules de cyclopartage au sens de la présente ordonnance.	§4 Voor zover zij voldoen aan de voorwaarden gesteld in paragraaf 3, worden alle voertuigen gedefinieerd in de artikels 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 en 2.20 van de Wegcode die niet reeds zijn vermeld in artikel 2, 2° als een fietsdeelvoertuig in de zin van deze ordonnantie beschouwd.
Le Gouvernement peut décider que certaines obligations imposées dans la présente	De Regering kan beslissen dat bepaalde verplichtingen die in deze ordonnantie worden

ordonnance ne s'appliquent pas aux véhicules énumérés à l'alinéa 1er si ces obligations ne sont pas compatibles avec la nature de ces véhicules. En outre, le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules énumérées à l'alinéa 1er.	opgelegd niet van toepassing zijn op de in lid 1 opgesomde voertuigen indien deze verplichtingen niet compatibel zijn met de aard van deze voertuigen. Hierbij kan de Regering een onderscheid maken tussen de verschillende in lid 1 opgenomen categorieën voertuigen.
Article 4.	Artikel 4.
<p>§1er. Le Gouvernement fixe les conditions d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre. Ces conditions portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public ; - la sécurité routière ; - la santé publique et l'environnement ; - le respect de la réglementation sociale et fiscale ; - la protection des consommateurs et de la vie privée ; - l'acquisition de connaissance sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité ; - et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre. <p>À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différents types de cycles partagés.</p>	<p>§1. De Regering legt de voorwaarden vast voor het verkrijgen van een vergunning voor vrije vloot fietsdelen. Deze voorwaarden hebben betrekking op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte; - de verkeersveiligheid; - de volksgezondheid en het milieu; - het respect voor de sociale en fiscale wetgeving; - de bescherming van consumenten en de privacy; - het verwerven van kennis omtrent de mobiliteitsimpact van fietsdelen; - en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen. <p>Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten fietsdeelvoertuigen.</p>
§2. Un opérateur ne peut obtenir une licence pour cyclopartage en flotte libre que si celui-ci propose ses services au minimum en français, en néerlandais et en anglais.	§2. Een operator kan enkel een vergunning voor vrije vloot fietsdelen verkrijgen indien deze zijn diensten minstens in het Nederlands, het Frans en het Engels aanbiedt.
§3. Le Gouvernement peut fixer le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre.	§3. De Regering kan een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen vastleggen.
Article 5.	Artikel 5.
La durée d'une licence est de trois ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.	De duur van een vergunning bedraagt drie jaar. De vergunning kan een onbeperkt aantal keer hernieuwd worden voor eenzelfde duurtijd.
Article 6.	Artikel 6.
§1er. Les conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre sont fixées par le	§1. De exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen worden door de

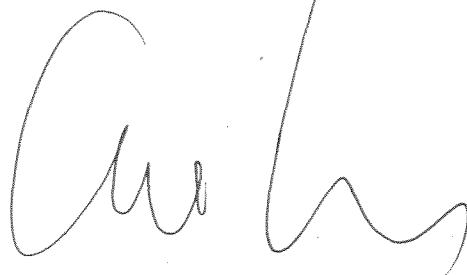
Gouvernement. Le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage. Par ailleurs, les principes suivants sont au moins appliqués :	Regering vastgelegd. De Regering kan een onderscheid maken tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen. Hierbij worden tenminste volgende beginselen toegepast:
1° Les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre, peuvent uniquement être entreposés conformément au Code de la Route et aux réglementations régionales en vigueur;	1° Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen enkel gestald worden overeenkomstig de Wegcode en de ter zake geldende gewestelijke regelgeving;
2° Les véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être entreposés dans des zones nécessaires à la montée et à la descente des transports publics;	2° Fietsdeelvoertuigen mogen niet gestald worden in zones die noodzakelijk zijn om in te stappen in of af te stappen uit het openbaar vervoer;
3° Le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer des zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Ces zones sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de cyclopartage en flotte libre;	3° De Regering kan, na consultatie van de gemeentes, zones vastleggen waarin het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen. Deze zones worden door de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen;
4° Les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par les opérateurs ne peuvent pas être endommagés et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques;	4° Fietsdeelvoertuigen die ter beschikking gesteld worden door operatoren mogen niet beschadigd zijn en dienen op elk ogenblik te voldoen aan de technische voorschriften;
5° Le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer une concentration maximale de véhicules de cyclopartage sur une superficie donnée. La concentration maximale peut porter sur les véhicules de cyclopartage de chaque opérateur individuel ou de tous les opérateurs ensemble.	5° De Regering kan, na consultatie van de gemeentes, een maximale concentratie van fietsdeelvoertuigen op een bepaalde oppervlakte vastleggen. De maximale concentratie kan betrekking hebben op de fietsdeelvoertuigen van elke individuele operator of van alle operatoren samen;
6° Le Gouvernement peut imposer un taux de rotation minimum pour les véhicules de cyclopartage.	6° De Regering kan een minimale rotatiegraad opleggen voor de fietsdeelvoertuigen.
Le Ministre en charge de la Mobilité peut fixer, conformément aux 3° et 5°, des zones temporaires pour une durée de maximum 3 mois et en informe chaque commune concernée.	De Minister bevoegd voor Mobiliteit kan overeenkomstig 3° en 5° tijdelijke zones vastleggen voor een duurtijd van maximum 3 maanden en licht elke betrokken gemeente daarover in.
§2. Les opérateurs agissent de manière préventive afin de garantir le respect des	§2. De operatoren treden preventief op teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden van

conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'opérateur est tenu de régulariser la situation irrégulière dans les 24 heures qui suivent la prise de connaissance.	de diensten voor vrije vloot fietsdelen te garanderen. Bij schending van één van de exploitatievoorwaarden, dient de operator de onregelmatige situatie binnen de 24 uur vanaf de kennisname hiervan te regulariseren.
§3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'Administration peut enlever ou faire enlever de la voie publique les véhicules de cyclopartage à l'expiration du délai mentionné au paragraphe 2.	§3. Bij schending van één van de exploitatievoorwaarden kan de Administratie de fietsdeelvoertuigen van de openbare weg verwijderen of laten verwijderen na het verstrijken van de in artikel paragraaf 2 vermelde termijn.
§4. Pour l'enlèvement, conformément au paragraphe 3er, une redevance forfaitaire sera perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition. Le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 400 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.	§4. Voor de verwijdering overeenkomstig paragraaf 3 wordt een forfaitaire retributie geheven ten laste van de operator die de fietsdeelvoertuigen ter beschikking stelt. De Regering bepaalt het bedrag binnen een vork van 20 en 400 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.
Chapitre III - Redevance	Hoofdstuk III - Retributie
Article 7.	Artikel 7.
§1er. Le Gouvernement peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance pour l'utilisation du domaine public.	§1. De Regering kan per fietsdeelvoertuig dat gebruikt wordt voor vrije vloot fietsdelen een retributie opleggen voor het gebruik van het openbaar domein.
§2. Le Gouvernement fixe, le cas échéant, l'ampleur de la redevance dans une fourchette située entre 1 et 25 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.	§2. De Regering bepaalt in voorkomend geval de omvang van de retributie binnen een vork van 1 en 25 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.
§3. Le Gouvernement peut déterminer quelle part des redevances encaissées sera reversé aux communes.	§3. De Regering kan bepalen welk aandeel van de geïnde retributies wordt doorgestort aan de gemeenten.
Chapitre IV – Infraction et sanctions	Hoofdstuk IV – Inbreuk en straffen
Article 8.	Artikel 8.
§1 ^{er} . Si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, le fonctionnaire désigné en la matière procède, dans l'attente	§1. Indien een dienst voor vrije vloot fietsdelen wordt georganiseerd zonder geldige vergunning, gaat de hiertoe door de Regering gemachtigde

d'un jugement, à une saisie temporaire des véhicules de cyclopartage mis à disposition par un opérateur dans un service de cyclopartage en flotte libre.	ambtenaar over tot de inbeslagname van de fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.
§2. Sans préjudice d'éventuelles indemnités, sont punis d'une amende de 50 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.	§2. Onverminderd de eventuele schadevergoedingen, worden gestraft met een geldboete van 50 tot 25.000 euro, of met één van deze straffen alleen, diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseert zonder vergunning.
§3. Le juge ordonnera la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre.	§3. De rechter zal de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.
§4. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans le présent article.	§4. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bedoeld in dit artikel.
§5. Le procureur du Roi dispose d'un délai de trente jours, à compter du jour de réception du procès-verbal original, pour informer le fonctionnaire désigné en la matière par le Gouvernement qu'une information ou instruction judiciaire a été lancée, que des poursuites ont été engagées, ou qu'il décide de classer le dossier sans suite à défaut de preuves suffisantes. Cette communication met fin à la possibilité pour ce fonctionnaire d'infliger une amende administrative.	§5. De procureur des Konings beschikt over een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de dag van ontvangst van het origineel proces-verbaal, om de ter zake door de Regering aangeduide ambtenaar in te lichten dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, vervolging werd ingesteld, dan wel dat hij oordeelt het dossier te moeten seponeren bij gebrek aan toereikende bezwaren. Deze mededeling doet de mogelijkheid vervallen voor deze ambtenaar om een administratieve geldboete op te leggen.
À l'expiration du délai cité à l'alinéa 1er, le fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative allant jusqu'à 12.500 euros à ceux qui organisent un service de cyclopartage sans licence. Ce fonctionnaire peut également ordonner la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre.	Na het verstrijken van de in lid 1 genoemde termijn, kan de door de Regering aangewezen ambtenaar een administratieve boete opleggen van tot 12.500 euro aan diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseert zonder vergunning. Deze ambtenaar kan tevens de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.
Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger une amende administrative.	De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van een administratieve boete.
Article 9.	Artikel 9.

§1er. En cas de non-respect de l'une des dispositions du Chapitre II ou III, l'Administration en informe l'opérateur concerné.	§1. Bij niet-naleving van één van bepalingen van Hoofdstuk II of III, brengt de Administratie dit ter kennis aan de betrokken operator.
L'Administration impose à l'opérateur un délai dans lequel celui-ci est tenu de régulariser la situation. Ce délai s'élève à minimum 1 semaine et maximum 6 mois à partir de la notification.	De Administratie legt aan de operator een termijn op waarbinnen hij zijn situatie dient te regulariseren. Deze termijn bedraagt minimaal 1 week en maximaal 6 maanden vanaf de kennisgeving.
§2. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai prévu par l'Administration, le Ministre en charge de la Mobilité peut, sur proposition de l'Administration, suspendre la licence, après que l'opérateur a été entendu au préalable.	§2. Wanneer de situatie niet binnen de door de Administratie voorziene termijn wordt geregulariseerd, kan de Minister bevoegd voor Mobiliteit op voorstel van de Administratie de vergunning schorsen, nadat de operator vooraf werd gehoord.
Dès que l'opérateur régularise la situation et en informe l'Administration, le Ministre en charge de la Mobilité, après avoir constaté que la situation est effectivement régularisée, lèvera la suspension de la licence.	Van zodra de operator de situatie regulariseert en hier de Administratie van op de hoogte brengt, zal de Minister bevoegd voor Mobiliteit, na vast te stellen dat de situatie effectief is geregulariseerd, de schorsing van de vergunning opheffen.
§3. Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois qui suivent la suspension de la licence, le Ministre en charge de la Mobilité peut, sur proposition de l'Administration, retirer la licence, après que l'opérateur a été entendu au préalable.	§3. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de vergunning is geregulariseerd, kan de Minister bevoegd voor Mobiliteit op voorstel van de Administratie de vergunning intrekken, nadat de operator vooraf werd gehoord.
Article 10.	Artikel 10.
Sans préjudice de l'article 8, des amendes administratives peuvent être infligées aux opérateurs par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement, si l'opérateur ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions du Chapitre II et III dans le délai fixé à l'article 9.	Onverminderd artikel 8 kunnen administratieve boetes worden opgelegd aan de operators door de ambtenaren die ter zake door de Regering worden aangewezen, indien de operator de niet-naleving van één van de bepalingen van Hoofdstuk II en III niet binnen de in artikel 9 bepaalde termijn regulariseert.
Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1er concernant les infractions administratives constatées, dans une fourchette de 25 à 2.500 euros.	De Regering stelt het bedrag van de administratieve boeten vast die opgelegd kunnen worden door de in lid 1 bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen binnen een vork van 25 tot 2.500 euro.
Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger des amendes administratives.	De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van administratieve boeten.

Article 11.	Artikel 11.
Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qu'il désigne pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions à la présente ordonnance, aux arrêtés d'exécution ou aux conditions des licences délivrées en vertu de celle-ci.	Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die zij aanstelt voor het opzoeken en het vaststellen bij proces-verbaal van overtredingen tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen van de vergunningen die krachtens deze ordonnantie afgegeven worden.
Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont également habilités pour constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule de cyclopartage sans licence est mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.	De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn eveneens gemachtigd om de feiten te constateren en om proces-verbaal op te maken en om alle noodzakelijke maatregelen te nemen wanneer een fietsdeelfoertuig zonder vergunning ter beschikking wordt gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen.
Les fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à inscription de faux. Une copie des procès-verbaux est adressée à l'opérateur, dans les dix jours de la constatation des infractions.	De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens betichting van valsheid. Een afschrift van de processenverbaal wordt binnen tien dagen na vaststelling van de overtreding naar de operator gestuurd.
Chapitre V - Dispositions finales	Hoofdstuk V – Slotbepalingen
Article 12.	Artikel 12.
Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance au plus tard au 1er septembre 2018.	De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie en treedt ten laatste in werking op 1 september 2018.




REGION DE BRUXELLES-CAPITALE	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
XX-XX-2017. – Ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre	XX-XX-2017. – Ordonnantie betreffende vrije vloot fietsdelen
EXPOSÉ DES MOTIFS	MEMORIE VAN TOELICHTING
Le projet d'ordonnance vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre à une obligation de licence.	Het ontwerp van ordonnantie beoogt het onderwerpen van vrije vloot fietsdelen aan een vergunningplicht.
Depuis l'été 2017, différentes entreprises ont développé un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci implique que ces entreprises positionnent des vélos à des endroits publics aléatoires, qui peuvent ensuite être pris par les utilisateurs de ces services, à l'aide d'une application. Après utilisation, les utilisateurs peuvent laisser le vélo à l'endroit public de leur choix. Depuis octobre 2016, il existe déjà un système similaire avec des cyclomoteurs électriques.	Sedert de zomer van 2017 hebben verschillende bedrijven een dienst voor vrije vloot fietsdelen ontwikkeld op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit houdt in dat deze bedrijven fietsen plaatsen op willekeurige openbare plaatsen, die vervolgens door de gebruikers van deze diensten, die door middel van een applicatie worden aangeboden, kunnen opgehaald worden. Na gebruik kunnen de gebruikers de fietsen op een openbare plaats naar keuze achterlaten. Sedert oktober 2016 bestaat er ook reeds een gelijkaardig systeem met elektrische brommers.
Une augmentation de l'usage du vélo sur le territoire de la Région bruxelloise est positif. Toutefois, le système de cyclopartage en flotte libre, qui est proposé actuellement, présente un certain nombre de manquements sérieux. Tout d'abord, il convient de souligner que la qualité des vélos disponibles à ce jour est mauvaise et inadaptée à la réalité bruxelloise. Les vélos proposés ne semblent aucunement robustes pour un usage quotidien dans un contexte urbain. Ainsi, les vélos proposés n'ont pas de vitesses et sont équipés de pneus pleins. Par ailleurs, il a été constaté que les garde-boues de ces vélos sont cassés et les selles sont enlevées.	Een toename van het fietsgebruik op het territorium van het Brussels Gewest is positief. Echter, de vrije vloot fietsdeelsystemen die vandaag worden aangeboden vertonen een aantal ernstige tekortkomingen. Vooreerst dient er op gewezen dat de kwaliteit van de op heden beschikbare fietsen ondermaats is en niet aangepast is aan de Brusselse realiteit. De aangeboden fietsen blijken geenszins robuust genoeg voor een dagelijks gebruik in een stedelijke context. Zo beschikken de aangeboden fietsen niet over versnellingen en hebben ze volle banden. Daarnaast wordt vastgesteld dat de spatborden van deze fietsen worden afgebroken en de zadels worden verwijderd.

<p>Un autre problème provoqué par le cyclopartage en flotte libre non régulé, est la pression qu'il exerce sur l'espace public et sur les différents usagers de celui-ci. Les systèmes de cyclopartage déjà présents ont, en effet, mis des centaines de vélos en circulation, et ce, sans concertation préalable. Des exemples d'autres villes, comme Amsterdam, Melbourne, Londres et différentes villes de Chine, ont démontré que la mise à disposition massive de vélos peut entraîner de sérieuses nuisances. Ainsi, l'infrastructure cyclable déjà si rare dans la Région bruxelloise, est accaparée par le cyclopartage. Ce genre de vélos et cyclomoteurs sont également souvent entreposés de façon encombrante sur les trottoirs, par exemple. Différentes villes où des systèmes de cyclopartage en flotte libre ont été instaurés, ont dès lors choisi de bannir totalement ces vélos partagés de la ville. Ou œuvrent au moins à une régulation de ce genre de systèmes. Au moyen du présent projet d'ordonnance, la Région bruxelloise a toutefois opté pour une approche équilibrée et proportionnelle, où un cadre est prévu dans lequel tous les prestataires potentiels peuvent développer leurs services à condition de remplir un certain nombre de conditions. Le règlement relatif au cyclopartage en flotte libre, développé dans le cadre de la présente ordonnance, s'inscrit dans une politique de mobilité générale et intégrée de la Région. Les véhicules de cyclopartage constituent un complément aux transports publics.</p>	<p>Een ander probleem dat veroorzaakt wordt door een ongereguleerd vrije vloot fietsdelen, is de druk die hierdoor uitgeoefend wordt op de openbare ruimte en op de verschillende gebruikers ervan. De reeds aanwezige fietsdeelsystemen hebben immers, zonder voorafgaand overleg, honderden fietsen in omloop gebracht. Voorbeelden uit andere steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam, Melbourne, Londen en verschillende steden in China, hebben aangetoond dat het massaal ter beschikking stellen van fietsen aanleiding kan geven tot zware overlast. Zo wordt de, in het Brussels Gewest slechts schaars aanwezige, fietsinfrastructuur ingepalmd door de deelfietsen. Ook worden dergelijke fietsen en bromfietsen vaak op hinderlijke wijze gestald op bijvoorbeeld trottoirs. Verschillende steden waar vrije vloot fietsdeelsystemen ingevoerd werden hebben er dan ook voor geopteerd om deze deelfietsen volledig uit de stad te bannen. Dit, of werken minstens aan een regulering aangaande dergelijke systemen. Middels dit ontwerp van ordonnantie wordt er in het Brussels Gewest echter geopteerd voor een evenwichtige en proportionele benadering, waarbij een kader wordt voorzien waarbinnen alle potentiële aanbieders hun diensten kunnen ontwikkelen, mits ze aan een aantal voorwaarden voldoen. De in het kader van deze ordonnantie uitgewerkte regeling met betrekking tot vrije vloot fietsdelen kadert in een algemeen en geïntegreerd mobiliteitsbeleid van het Gewest. De fietsdeelvoertuigen vormen een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer.</p>
<p>Afin de remédier aux problèmes cités et d'éviter des nuisances supplémentaires, l'objectif, via le présent projet d'ordonnance, est de soumettre le cyclopartage en flotte libre à l'obtention préalable d'une licence. Seuls les opérateurs qui disposent d'une telle licence seront autorisés sur le marché. Les conditions relatives aux licences et les conditions d'exploitation, qui sont développées davantage dans un arrêté gouvernemental pour pouvoir répondre à l'évolution rapide sur le terrain, ont pour objectif de limiter l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi que sur la protection des consommateurs, sur l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon</p>	<p>Teneinde de aangehaalde problemen te verhelpen en bijkomende hinder te vermijden, is het middels dit ontwerp van ordonnantie de bedoeling om het aanbieden van vrije vloot fietsdelen te onderwerpen aan een voorafgaand verkregen vergunning. Enkel operatoren die over een dergelijke vergunning beschikken zullen toegelaten worden tot de markt. De vergunnings- en de exploitatievoorwaarden, die in een regeringsbesluit verder worden uitgewerkt om te kunnen beantwoorden aan de snelle evolutie op het terrein, hebben met name tot doel om de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de volksgezondheid en het milieu te beperken, alsook op de bescherming van consumenten, op het inzicht verwerven op</p>

fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.	de mobiliteitsimpact van fietsdelen en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen.
Le projet d'ordonnance ne porte pas uniquement sur les vélos, mais de manière plus générale, sur tous les véhicules qui peuvent être entreposés en dehors de la chaussée conformément au Code de la Route. Ces véhicules, que l'on appelle véhicules de cyclopartage dans le cadre du présent projet, s'accaparent en effet, de manière similaire, l'espace public.	Het ontwerp van ordonnantie heeft niet enkel betrekking op fietsen, maar meer algemeen op alle voertuigen die overeenkomstig de wegcode buiten de rijbaan mogen worden gestald. Deze voertuigen, die in het kader van dit ontwerp fietsdeelvoertuigen worden genoemd, leggen immers op gelijkaardige wijze beslag op de openbare ruimte.
Par ailleurs, la notion de véhicules de cyclopartage est également étendue aux autres types de véhicules, comme les trottinettes, les triporteurs, les cyclomoteurs et les motos équipés de deux roues parallèles ou les hoverboards.	Verder wordt het begrip fietsdeelvoertuigen eveneens uitgebreid naar andere soorten voertuigen, zoals steps, bakfietsen, brom- en motorfietsen met twee parallelle voorwielen of Hover boards.
Bien que ce type de véhicule ne puisse, en principe, pas être entreposé en dehors de la chaussée, on peut constater qu'à ce jour, cela arrive malgré tout, par manque d'emplacements de parking prévus à cet effet.	Hoewel dergelijke voertuigen in beginsel niet buiten de rijbaan mogen worden gestald, kan worden vastgesteld dat dit op heden toch gebeurt bij gebrek aan voorziene parkeerplaatsen.
Par ailleurs, les véhicules qui normalement doivent être emportés à domicile par leur propriétaire, comme les trottinettes ou les hoverboards, sont entreposés, après utilisation dans le cadre de cyclopartage en flotte libre, dans un endroit public pour d'autres utilisateurs.	Daarenboven moeten voertuigen die normaal door de eigenaar in huis worden meegenomen, zoals steps of Hover boards, in het kader van vrije vloot fietsdelen na gebruik worden gestald op een openbare plaats die toegankelijk moet blijven voor andere gebruikers.
En ce sens, la problématique de stationnement de ces véhicules dans le cadre d'un programme de cyclopartage diffère de la problématique générale de stationnement telle que prévue dans le Code de la Route.	In die zin is de parkeerproblematiek voor deze voertuigen in het kader van een fietsdeelprogramma verschillend van de algemene parkeerproblematiek zoals deze is voorzien in de wegcode.
En rendant les opérateurs responsables du respect des différentes conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation, via un système efficace, ceux-ci sont incités à réfléchir, dès la conception de leur service, à la limitation de leur impact éventuel. Ainsi, les limitations des concentrations, les zones où des vélos ne peuvent être entreposés, l'obligation de résoudre les problèmes dans les 24 heures et la redevance pour l'enlèvement des vélos par les pouvoirs publics veillent à une responsabilisation directe des opérateurs. Par ailleurs, la	Door de operatoren zelf verantwoordelijk te maken voor de handhaving van de verschillende vergunnings- en exploitatievoorwaarden, via een efficiënt systeem, worden zij ertoe aangezet om reeds bij de conceptie van hun dienstverlening na te denken over het beperken van hun mogelijke impact. Zo zorgen de beperkingen op concentraties, de zones waarin geen fietsen mogen worden gestald, de verplichting om binnen de 24 uur problemen te verhelpen en de retributie voor het weghalen van fietsen door de overheid voor een directe

possibilité de prévoir une redevance pour l'utilisation du domaine public, permet aux pouvoirs publics de prévoir des parkings à vélos supplémentaires en raison de la pression de stationnement accrue.	responsabilisering van de operatoren. Daarenboven verschaft de mogelijkheid tot het voorzien van een retributie voor het gebruik van het openbare domein de overheid de mogelijkheid om in bijkomende fietsenstallingen te voorzien door de toegenomen parkeerdruk.
<i>Commentaire article par article</i>	<i>Artikelsgewijze commentaar</i>
Article 1er	Artikel 1.
Cette mention est une condition de forme fondamentale, stipulée à l'article 8, alinéa 2 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.	Deze vermelding is een fundamentele vormvoorwaarde, bepaald in artikel 8, alinea 2 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen.
Art. 2.	Art. 2.
Cet article définit un certain nombre de notions qui apparaissent dans l'ordonnance.	Dit artikel definieert een aantal begrippen die in de ordonnantie voorkomen.
Les différents véhicules qui relèvent de la notion de véhicule de cyclopartage, sont les véhicules qui, conformément au Code de la Route, doivent ou peuvent être entreposés en dehors de la chaussée, en d'autres termes, également sur le trottoir. C'est le cas pour tous les vélos ou vélos électriques, ainsi que pour les cyclomoteurs et motos à deux roues, mais pas pour les cycles et cyclomoteurs avec trois voire quatre roues.	De verschillende voertuigen die onder het begrip fietsdeelvoertuigen vallen, zijn voertuigen die overeenkomstig de Wegcode buiten de rijbaan, met andere woorden ook op het trottoir, moeten of mogen worden gestald. Dit is het geval voor alle fietsen of elektrische fietsen, alsook voor tweewielige brom- en motorfietsen, maar bijvoorbeeld niet voor rijwielen en bromfietsen met drie of vier wielen.
La possibilité de stationner ce genre de véhicule de cyclopartage sur le trottoir augmente évidemment le risque de fortes nuisances pour les piétons. C'est la raison pour laquelle le projet d'ordonnance ne se limite pas au partage de vélos stricto sensu, mais porte aussi sur le partage de cyclomoteurs et de motos.	Door de mogelijkheid om dergelijke fietsdeelvoertuigen op het trottoir te stallen, verhoogt evident het risico op verregaande hinder voor voetgangers. Dit is de reden waarom het ontwerp van ordonnantie zich niet beperkt tot het delen van fietsen <i>stricto sensu</i> , maar tevens betrekking heeft op het delen van brom- en motorfietsen.
Par ailleurs, seuls les cyclomoteurs ou motos à propulsion électrique entrent en considération comme véhicule de cyclopartage. Cette limitation découle de motivations écologiques. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO ₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines	Daarnaast komen enkel brom- en motorfietsen met elektrische aandrijving in aanmerking als fietsdeelvoertuig. Deze beperking vloeit voort uit ecologische beweegredenen. Door enkel elektrische fietsdeelvoertuigen toe te laten, wordt de CO ₂ -uitstoot beperkt en wordt vermeden dat door vrije vloot fietsdelen vervuilende stoffen,

n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre.	die broeikasgassen of fijn stof bevatten, in de atmosfeer terechtkomen.
Dans le cadre de la réforme en cours de préparation du Code de la Route fédéral, ces catégories feront très probablement l'objet d'une réforme. Dans l'attente d'une adaptation de la présente ordonnance au nouveau Code de la Route, tous les véhicules qui ont le droit de stationner en dehors de la chaussée, relèveront du champ d'application de cette ordonnance.	In het kader van de op til zijnde hervorming van de federale wegcode zullen deze categorieën zeer waarschijnlijk worden hervormd. In afwachting van een aanpassing van deze ordonnantie aan de nieuwe wegcode, zullen alle voertuigen die het recht hebben om buiten de rijbaan te parkeren binnen het toepassingsgebied van deze ordonnantie vallen.
À l'article 2, 3°, la notion de « cyclopartage » est définie de manière générale. Par ailleurs, il convient de souligner que, dans la définition, il est question de location pour des « déplacements occasionnels ». Par conséquent, la location à long terme de véhicules de cyclopartage ne relève pas du champ d'application de l'ordonnance. Une location sporadique d'un véhicule de cyclopartage n'est pas visée non plus le présent projet, puisque, conformément à la définition, le véhicule de cyclopartage doit être entreposé pour un autre cycliste, après chaque utilisation.	In artikel 2, 3° wordt het begrip "fietsdelen" op algemene wijze gedefinieerd. Hierbij dient benadrukt dat in de definitie sprake is van verhuur voor "occasionele verplaatsingen", waardoor lange termijn verhuur van fietsdeelvoertuigen niet onder het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie valt. Evenmin wordt een sporadisch verhuur van een fietsdeelvoertuig door dit ontwerp gevisieerd, nu het fietsdeelvoertuig overeenkomstig de definitie na elk gebruik moet worden gestald voor een andere fietser.
Le cyclopartage en flotte libre, qui, par le présent projet d'ordonnance, ne sera possible que pour les opérateurs disposant d'une licence, est également défini. Il s'agit d'une forme de cyclopartage où il n'est pas fait uniquement usage de lieux de stationnement réservés. De ce fait, les systèmes Villo! Et Blue Bike existants ne relèvent donc explicitement pas du projet d'ordonnance.	Het vrije vloot fietsdelen, dat door dit ontwerp van ordonnantie enkel mogelijk zal zijn voor operatoren die over een vergunning beschikken, wordt tevens gedefinieerd. Het betreft een vorm van fietsdelen waarbij niet enkel gebruik wordt gemaakt van voorbehouden stallingen. Hierdoor vallen de reeds bestaande Villo-en Blue-bike systemen dus expliciet niet onder het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie.
L'exclusion du système Villo! du champ d'application de l'ordonnance se justifie notamment du fait que, dans ce système, l'espace public est donné en concession à différents endroits à une partie bien déterminée. Et ce, contrairement à ce qui est le cas pour le cyclopartage en flotte libre. Via cette concession, des obligations peuvent également être imposées à cette partie. En outre, dans le système Villo!, tout comme dans le système Blue Bike, il est fait usage d'emplacements fixes, ce qui fait que l'impact sur l'espace public est beaucoup plus faible.	Het uitsluiten van het Villo-systeem uit het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie wordt onder andere verantwoord doordat in dit systeem de openbare ruimte op verschillende locaties in concessie wordt gegeven aan een welbepaalde partij. Dit in tegenstelling tot hetgeen het geval is bij vrije vloot fietsdelen. Via deze concessie kunnen aan deze partij ook verplichtingen opgelegd worden. Bovendien wordt bij het Villo-systeem, net zoals bij het Blue-bike systeem, gebruik gemaakt van vaste standplaatsen, waardoor de impact op de openbare ruimte veel geringer is.

Art. 3.	Art. 3.
Au § 1er de cet article, il est interdit aux opérateurs de proposer un service de cyclopartage en flotte libre sans l'obtention d'une licence.	In §1 van dit artikel wordt het aan operatoren verboden om een dienst van vrije vloot fietsdelen aan te bieden zonder het verkrijgen van een vergunning.
L'article III.2 du code du droit économique autorise de soumettre le fait de proposer une activité de service à l'obtention préalable d'une licence. À cet effet, il est toutefois requis que le système de licences n'ait pas un fonctionnement discriminatoire par rapport au prestataire de service concerné, que le besoin d'un système de licences se justifie pour une raison impérative d'intérêt général et que le but poursuivi ne puisse être atteint par une mesure moins limitative, à savoir parce qu'un contrôle a posteriori surviendrait trop tardivement pour être réellement efficace.	Artikel III.2 van het wetboek van economisch recht laat toe om het aanbieden van een dienstenactiviteit te onderwerpen aan het voorafgaandelijk verkrijgen van een vergunning. Hiertoe is wel vereist dat het vergunningstelsel geen discriminerende werking heeft jegens de betrokken dienstverrichter, dat de behoefte aan een vergunningstelsel gerechtvaardigd is om een dwingende reden van algemeen belang en dat het nagestreefde doel niet door een minder beperkende maatregel kan worden bereikt, met name omdat een controle achteraf te laat zou komen om werkelijk doeltreffend te zijn.
En l'espèce, ces conditions sont remplies.	<i>In casu</i> is aan deze voorwaarden voldaan.
Tout d'abord, les conditions imposées porteront uniquement sur la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi que sur la protection des consommateurs, sur l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre. En outre, il ne sera d'aucune manière fait de distinction sur la base de la personne de l'opérateur, ce qui fait que le système de licences n'a aucun effet discriminatoire.	Ten eerste zullen de voorwaarden die opgelegd worden enkel betrekking hebben op het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de volksgezondheid en het milieu, alsook op de bescherming van consumenten, op het inzicht verwerven op de mobiliteitsimpact van fietsdelen en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen. Hierbij zal dus op geen enkele wijze een onderscheid worden gemaakt op basis van de persoon van de operator, waardoor het vergunningsstelsel geen discriminerende werking heeft.
Deuxièmement, il y a différentes raisons impératives d'intérêt général qui justifient l'instauration du système de licences.	Ten tweede zijn er verschillende dwingende redenen van algemeen belang die de invoering van het vergunningsstelsel verantwoorden.
Il est donc certain que le cyclopartage en flotte libre a déjà, à ce jour, un gros impact sur l'espace public. Des exemples à l'étranger démontrent, en outre, que les nuisances potentielles sont encore plus importantes sans régulation en la matière. Ainsi, à Amsterdam, de grandes parties des parkings à vélos publics sont occupées par des véhicules de cyclopartage et on constate également à cet endroit et dans d'autres villes européennes que ces véhicules de	Zo staat het vast dat vrije vloot fietsdelen op heden reeds een grote impact heeft op de openbare ruimte. Voorbeelden uit het buitenland tonen bovendien aan dat de potentiële hinder nog veel groter is zonder regulering ter zake. Zo worden in Amsterdam grote delen van de openbare fietsenstallingen ingenomen door fietsdeelvoertuigen en is er daar en in andere Europese steden ook vast te stellen dat deze fietsdeelvoertuigen massaal

<p>cyclopartage sont déposés massivement dans l'espace public. En Chine, où le cyclopartage en flotte libre existe déjà depuis plus longtemps, il est même question de concentrations massives de véhicules de cyclopartage, ce qui fait que les trottoirs, places et même les entrées de métro deviennent inaccessibles. Comme nous l'avons déjà dit, conformément à la réglementation actuelle, différents types de véhicules de cyclopartage peuvent être entreposés sur le trottoir, toutefois à la condition qu'ils n'entravent pas ou ne rendent dangereuse la circulation des autres usagers de la route. En rendant le cyclopartage en flotte libre dépendant d'une licence, un contrôle peut être exercé sur l'offre et on peut, par conséquent, éviter qu'il y ait une suroffre de véhicules de cyclopartage, avec les nuisances que cela entraîne pour l'espace public, en région bruxelloise.</p>	<p>gedumpt worden in de openbare ruimte. In China, waar het vrije vloot fietsdelen reeds langer bestaat, is er zelfs sprake van massale concentraties van fietsdeelvoertuigen, waardoor trottoirs, pleinen en zelfs metro-ingangen ontoegankelijk worden. Zoals reeds aangehaald kunnen de verschillende soorten fietsdeelvoertuigen overeenkomstig de huidige regelgeving op het trottoir gestald worden, evenwel onder voorwaarde dat deze het verkeer van de andere weggebruikers niet hinderen of onveilig maken. Door vrije vloot fietsdelen afhankelijk te stellen van een vergunning, kan er controle uitgeoefend worden op de aanbodszijde en kan derhalve voorkomen worden dat er een overaanbod aan fietsdeelvoertuigen, met de daarmee gepaard gaande overlast voor de openbare ruimte, ontstaat in het Brussels Gewest.</p>
<p>En intégrant dans les conditions d'exploitation des opérateurs autorisés (cf. infra) que les véhicules de cyclopartage doivent être entreposés conformément au code de la route et que les opérateurs en assument la responsabilité finale, on peut veiller à ce que l'impact négatif sur l'espace public soit minime.</p>	<p>Door in de exploitatievoorwaarden van vergunde operatoren (zie <i>infra</i>) op te nemen dat de fietsdeelvoertuigen in overeenstemming met de wegcode dienen te worden gestald en dat de operatoren hier de finale verantwoordelijkheid voor dragen, kan ervoor gezorgd worden dat de negatieve impact op de openbare ruimte minimaal is.</p>
<p>Les conditions d'exploitation en matière de délimitation des zones où il est interdit temporairement ou de manière permanente d'entreposer le véhicule de cyclopartage ou la possibilité de fixer des concentrations maximales s'inscrivent également dans le cadre de cet objectif. La violation des conditions d'exploitation peut mener à la suspension ou l'annulation de la licence. De ce fait, il est possible de retirer leur licence aux opérateurs qui négligent de respecter les conditions d'exploitation et de les éliminer ainsi de manière permanente du marché. Cette possibilité n'existe pas sans l'instauration d'une licence.</p>	<p>Ook de exploitatievoorwaarden inzake het afbakenen van zones waar het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen of de mogelijkheid om maximale concentraties vast te leggen kaderen in deze doelstelling. Het schenden van de exploitatievoorwaarden kan leiden tot het schorsen en vernietigen van de vergunning. Hierdoor wordt het mogelijk om operatoren die structureel tekortschieten in de handhaving van de exploitatievoorwaarden hun vergunning te ontnemen en hen aldus permanent van de markt te verwijderen. Zonder het invoeren van een vergunning bestaat deze mogelijkheid niet.</p>
<p>La promotion de la sécurité routière constitue également une raison impérative d'intérêt général. En imposant des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation, les opérateurs sont, en effet, obligés de garantir que les prescriptions de sécurité des véhicules de cyclopartage sont respectées. Vu qu'il n'existe pas de contrôle technique</p>	<p>Het bevorderen van de verkeersveiligheid maakt eveneens een dwingende reden van algemeen belang uit. Door het opleggen van vergunnings- en exploitatievoorwaarden worden operatoren immers verplicht om proactief te garanderen dat de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen op de</p>

<p>général des véhicules de cyclopartage comme pour les voitures, il s'agit là d'une manière efficace de responsabiliser, outre l'utilisateur individuel, les opérateurs également, pour une sécurité routière maximale.</p>	<p>fietsdeelvoertuigen worden nageleefd. Aangezien er geen algemene technische keuring van fietsdeelvoertuigen bestaat zoals bij auto's, is dit een efficiënte wijze om naast de persoonlijke gebruiker eveneens de operatoren mee verantwoordelijk te maken voor een maximale verkeersveiligheid.</p>
<p>La protection des consommateurs est également une raison impérative d'intérêt général qui justifie l'instauration d'un système de licences. L'utilisateur d'un service de cyclopartage en flotte libre dans l'espace public, part du principe que les vélos prévus répondent à toutes les normes de sécurité, tandis qu'au final, c'est l'utilisateur lui-même qui est responsable de respecter le Code de la Route. En responsabilisant l'opérateur dans ce domaine, celui-ci veillera à ce que les véhicules de cyclopartage proposés répondent à toutes les exigences techniques et de sécurité, ce qui est profitable au consommateur final.</p>	<p>Ook de consumentenbescherming is een dwingende reden van algemeen belang die het invoeren van een vergunningsstelsel rechtvaardigt. De gebruiker van een dienst van vrije vloot fietsdelen in de openbare ruimte gaat er in beginsel van uit dat de daar voorziene fietsen aan alle veiligheidsstandaarden voldoen, terwijl uiteindelijk enkel de gebruiker zelf verantwoordelijk is voor het respecteren van de wegcode. Door de operator op dit gebied te responsabiliseren, zal deze ervoor zorgen dat de aangeboden fietsdeelvoertuigen aan alle technische- en veiligheidsvoorwaarden beantwoorden, wat uitiem de consument ten goede komt.</p>
<p>Enfin, dans le cadre du cyclopartage en flotte libre, ne peuvent être proposés que des véhicules de cyclopartage qui ne sont pas propulsés par un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles, ce qui est bénéfique pour l'environnement et la santé publique.</p>	<p>Tot slot mogen in het kader van vrije vloot fietsdelen enkel fietsdeelvoertuigen worden aangeboden die niet worden aangedreven door fossiele brandstoffen, wat het milieu en de volksgezondheid ten goede komt.</p>
<p>La troisième condition posée à l'article III.2 du code du droit économique est également remplie. Les raisons impératives d'intérêt général susmentionnées ne peuvent, en effet, n'être réalisées que par l'instauration d'un système de licences. Une ordonnance qui ne se limiterait qu'à l'imposition d'un certain nombre de règles à suivre lors de l'exploitation d'un système de cyclopartage en flotte libre serait sensiblement moins efficace.</p>	<p>Ook aan de derde voorwaarde die in artikel III.2 van het wetboek van economisch recht wordt gesteld, is voldaan. De hierboven weergegeven dwingende redenen van algemeen belang kunnen immers enkel gerealiseerd worden door het invoeren van een vergunningsstelsel. Een ordonnantie die beperkt zou zijn tot het opleggen van een aantal regels die gevolgd moeten worden bij het uitbaten van een systeem van vrije vloot fietsdelen zou significant minder effectief zijn.</p>
<p>On peut ainsi constater qu'à l'heure actuelle, il y a déjà des centaines de vélos proposés dans le cadre du cyclopartage en flotte libre. Ceux-ci sont de mauvaise qualité et provoquent des nuisances dans l'espace public. En organisant un système de cyclopartage en flotte libre qui n'est possible qu'après l'obtention d'une licence, on peut éviter cette nuisance et de ne pouvoir</p>	<p>Zo kan er op heden reeds vastgesteld worden dat er honderden fietsen worden aangeboden in het kader van vrije vloot fietsdelen. Deze zijn van slechte kwaliteit en veroorzaken overlast in de openbare ruimte. Door het organiseren van een systeem van vrije vloot fietsdelen enkel mogelijk te maken na het verkrijgen van een vergunning, kan deze overlast voorkomen worden en wordt vermeden dat er enkel</p>

remédier qu'après que les problèmes précités ne se posent déjà.	geremedieerd kan worden nadat voornoemde problemen reeds opduiken.
Au § 3, il est stipulé qu'un système de cyclopartage en flotte libre n'est autorisé que pour les véhicules de cyclopartage sans moteur ou à moteur électrique. Il est donc interdit de reprendre dans un système de cyclopartage en flotte libre des véhicules de cyclopartage propulsés par un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles.	In §3 wordt bepaald dat een systeem van vrije vloot fietsdelen enkel toegelaten is voor fietsdeelvoertuigen zonder motor of met elektrische motor. Het is aldus niet toegelaten om fietsdeelvoertuigen aangedreven door een motor die werkt op fossiele brandstoffen op te nemen in een systeem van vrije vloot fietsdelen.
Conformément à l'article III.13, § 1er, 3° du code du droit économique, il est autorisé de rendre l'exercice d'activités de service dépendant de conditions ayant pour but la santé publique et la protection de l'environnement	Overeenkomstig artikel III.13, §1, 3° van het wetboek economisch recht is het toegelaten om de uitoefening van dienstenactiviteiten afhankelijk te stellen van voorwaarden die de volksgezondheid en de bescherming van het milieu tot doel hebben.
En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, et en interdisant les véhicules de cyclopartage propulsés par des moteurs à fonctionnant aux combustibles fossiles, les émissions de CO ₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre. Conformément à cette disposition, un moteur fonctionnant çà l'hydrogène est également autorisé. Une telle interdiction est incontestablement bénéfique pour la santé publique et l'environnement.	Door enkel elektrische fietsdeelvoertuigen toe te laten en fietsdeelvoertuigen aangedreven door fossiele brandstoffen te verbieden, wordt de luchtvervuiling verminderd door een beperking van de uitstoot van fijn stof en CO ₂ -uitstoot beperkt en wordt vermeden dat door vrije vloot fietsdelen vervuilende stoffen die broeikasgassen of fijn stof bevatten in de atmosfeer terechtkomen. Een motor die werkt op waterstof is overeenkomstig deze bepaling ook toegelaten. Een dergelijk verbod komt ontegensprekelijk de volksgezondheid en het milieu ten goede.
Au § 4, figurent les différentes autres catégories de véhicules qui relèvent du champ d'application du projet d'ordonnance. Il s'agit notamment des véhicules qui, conformément au Code de la Route, en principe, ne peuvent être stationnés en dehors de la chaussée, comme par exemple, les cycles et cyclomoteurs ayant plus de deux roues, les unités de propulsion, les cycles motorisés, les motos avec side-car et les tricycles ou quadricycles motorisés. Dans la pratique, il faut toutefois constater que ces véhicules, par manque d'emplacements de parking réservés, sont, malgré tout, stationnés de manière gênante sur le trottoir. Les arguments précités en matière d'impact	In §4 worden verschillende andere categorieën voertuigen onder het toepassingsgebied van het ontwerp van ordonnantie geplaatst. Het betreft met name voertuigen die overeenkomstig de Wegcode in beginsel niet buiten de rijbaan mogen worden geparkeerd, zoals bijvoorbeeld rijwielen en bromfietsen met meer als twee wielen, voortbewegingstoestellen, gemotoriseerde rijwielen, motorfietsen met een zijspanwagen en drie- en vierwielers met een motor. In de praktijk is echter vast te stellen dat deze voertuigen, bij gebrek aan voorbehouden parkeerplaatsen, toch dikwijls op hinderlijke wijze op het trottoir worden gestald. De hierboven aangehaalde argumenten inzake de impact op de

sur l'espace public valent donc également pour ces véhicules.	openbare ruimte gelden dus <i>de facto</i> ook voor deze voertuigen.
Les autres arguments énumérés afin de justifier l'instauration du système de licences, s'appliquent également intégralement à ces catégories de véhicules.	De andere argumenten die worden opgesomd teneinde de invoering van een vergunningsstelsel te verantwoorden, zijn eveneens integraal op deze categorieën voertuigen van toepassing.
En conformité avec l'article 3, § 3, ces catégories de véhicules de cyclopartage ne peuvent pas non plus être propulsés par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles.	lin naleving van artikel 3 §3, mogen ook deze categorieën fietsdeelvoertuigen niet worden aangedreven door motoren die werken op basis van fossiele brandstoffen.
Art. 4.	Art. 4.
Des exemples potentiels de conditions relatives aux licences qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs énumérés dans ce paragraphe, sont notamment la fixation du nombre maximum de véhicules de cyclopartage proposés, soit par opérateur, soit pour tous les opérateurs ensemble, avec une garantie d'accès pour chaque opérateur, les exigences techniques auxquelles les véhicules de cyclopartage doivent répondre, la mesure de reporting des données d'utilisation par les opérateurs à l'Administration, l'obligation d'une assurance au profit des utilisateurs du cyclopartage en flotte libre, la possibilité d'apposer de la publicité sur les véhicules de cyclopartage, l'imposition de certaines obligations en matière d'open data et de data sharing, l'imposition de l'interopérabilité entre les différents systèmes de cyclopartage, les transports publics ou d'autres modes de transport, de prévoir une infrastructure de recharge par les opérateurs, avec, en outre, utilisation d'énergie verte. En vertu de cet article, il est également possible d'imposer certaines conditions en matière de tarification, comme l'imposition d'un prix minimum ou maximum, le fait de demander une garantie de du retrait d'un véhicule de cyclopartage ou l'imposition de certaines possibilités de paiement. Afin de couvrir, à terme, au maximum le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des conditions en matière de taux de couverture peuvent être imposées si cela s'avère nécessaire.	Mogelijke voorbeelden van vergunningsvoorwaarden die kaderen binnen de in deze paragraaf opgenoemde doelstellingen, zijn onder andere het vastleggen van een maximum aantal aangeboden fietsdeelvoertuigen, ofwel per operator, ofwel voor alle operatoren samen, met een toegangsgarantie voor elke operator, van de technische vereisten waaraan de fietsdeelvoertuigen dienen te voldoen, de mate van rapportering van de gebruiksgegevens door de operatoren aan de Administratie, het verplicht stellen van een verzekering ten voordele van de gebruikers van vrije vloot fietsdelen, de mogelijkheid om reclame aan te brengen op de fietsdeelvoertuigen, het opleggen van bepaalde verplichtingen inzake open data en data sharing, het opleggen van interoperabiliteit tussen de verschillende fietsdeelsystemen, het openbaar vervoer of andere transportmodi, het voorzien van laadinfrastructuur door de operatoren en het verplicht gebruik van groene stroom hierbij. Ook is het mogelijk om krachtens dit artikel bepaalde voorwaarden op te leggen inzake de prijszetting, zoals het opleggen van een minimum- of maxumprijs, inzake het vragen van een waarborg bij het ophalen van een fietsdeelvoertuig of inzake het opleggen van bepaalde betaalmogelijkheden. Om op termijn het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal te dekken, kunnen voorwaarden inzake dekkingsgraad worden opgelegd indien dit nodig blijkt.
Le § 3 prévoit la possibilité pour le Gouvernement de fixer un nombre maximum de licences pour le cyclopartage en flotte	In §3 wordt de mogelijkheid voorzien voor de Regering om een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen

<p>libre. Si le système de licences à instaurer s'avère insuffisant, à l'avenir, pour concrétiser les raisons impératives d'intérêt général présumées, à savoir la réduction de l'impact du cyclopartage en flotte libre sur l'espace public, la possibilité est gardée ouverte dans le présent projet de limiter le nombre de licences à l'avenir. Vu que la limitation du nombre de licences est une mesure qui va plus loin que la réglementation du service en soi, le Gouvernement devra justifier, le cas échéant, la proportionnalité d'une telle mesure.</p>	<p>vast te leggen. Indien het in te voeren vergunningsstelsel in de toekomst ontoereikend blijkt te zijn om de vooropgestelde dwingende redenen van algemeen belang, en met name het verminderen van de impact van vrije vloot fietsdelen op de openbare ruimte, te verwezenlijken, wordt in huidig ontwerp de mogelijkheid opengehouden om in de toekomst het aantal vergunningen te beperken. Aangezien de beperking van het aantal vergunning een verregaandere maatregel is dan het reglementeren van de dienst op zich, zal de Regering de proportionaliteit van een dergelijke maatregel desgevallend dienen te verantwoorden.</p>
Art. 5	Art. 5
<p>La prolongation d'une licence dépend uniquement du fait de continuer à remplir les conditions relatives aux licences. Il est donc possible, conformément à l'article III.10 du code du droit économique de limiter la durée de validité de la licence dans le temps.</p>	<p>De verlenging van de vergunning is enkel afhankelijk van het blijvend vervullen van de vergunningsvoorwaarden. Het is aldus overeenkomstig artikel III.10 van het wetboek van economisch recht mogelijk om de geldigheidsduur van de vergunning in de tijd te beperken.</p>
Art. 6.	Art. 6.
<p>Les principes mentionnés portant sur les conditions d'exploitation, ont, notamment, pour but de limiter au maximum l'impact négatif du cyclopartage en flotte libre sur l'espace public. Les différentes conditions sont fixées par le Gouvernement, Celles-ci peuvent notamment porter sur le taux de rotation. Par ailleurs, il est également possible que le Gouvernement impose des règles spécifiques concernant l'entreposage des véhicules de cyclopartage ou des véhicules qui peuvent être utilisés comme véhicules de cyclopartage, où une distinction peut être faite en fonction de la catégorie.</p>	<p>De beginselen die met betrekking tot de exploitatievoorwaarden worden vermeld, hebben onder andere tot doel om de negatieve impact van vrije vloot fietsdelen op de openbare ruimte maximaal te beperken. De verschillende exploitatievoorwaarden worden door de Regering vastgelegd. Deze kunnen onder andere betrekking hebben op de rotatiegraad. Daarnaast is het ook mogelijk dat de Regering specifieke regels opstelt met betrekking tot het stallen van fietsdeelvoertuigen of van voertuigen die als fietsdeelvoertuigen kunnen worden gebruikt, waarbij een onderscheid kan worden gemaakt naargelang de categorie.</p>
<p>Pour les zones où il est interdit d'entreposer un véhicule de cyclopartage, ce genre d'interdiction signifie uniquement qu'il ne peut pas y être définitivement entreposé, ce qui permet à d'autres utilisateurs de venir chercher un véhicule de cyclopartage à cet endroit. À condition que la période de location ne soit pas terminée, il reste donc</p>	<p>Voor de zones waar het verboden is een fietsdeelvoertuig te stallen, betekent een dergelijk verbod enkel dat een fietsdeelvoertuig daar niet definitief gestald mag worden, waardoor het andere gebruikers mogelijk wordt gemaakt het fietsdeelvoertuig daar op te halen. Op voorwaarde dat de huurperiode niet wordt</p>

<p>possible d'entreposer temporairement un véhicule de cyclopartage dans des zones dites « interdites ».</p>	<p>beëindigd, blijft het aldus mogelijk om een fietsdeelvoertuig tijdelijk te stallen in voornoemde verboden zones.</p>
<p>Les opérateurs doivent agir de manière préventive et curative afin de garantir le respect des conditions d'exploitation. Ainsi, un opérateur doit, par exemple, veiller à ce que l'application qu'il utilise pour le cyclopartage en flotte libre ne permette pas de stationner un véhicule de cyclopartage de manière réglementaire dans une zone où ceci est interdit ou dans une zone où il y a une trop forte concentration de véhicules de cyclopartage. Une autre possibilité peut consister à ce que l'opérateur se charge de la redistribution des véhicules de cyclopartage sur le territoire ou développe un système efficace pour enlever les vélos endommagés. Par ailleurs, dans le cadre d'un acte préventif, on peut penser à l'organisation de campagnes de prévention par les opérateurs pour responsabiliser les utilisateurs du cyclopartage en flotte libre à propos de la sécurité dans la circulation, ou à des campagnes communes en ce sens avec les pouvoirs publics régionaux. Le non-respect de cette obligation peut mener au final à la suspension ou l'annulation de la licence.</p>	<p>De operatoren dienen preventief en curatief op te treden teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden te garanderen. Zo dient een operator er bijvoorbeeld voor te zorgen dat de applicatie die voor het vrije vloot fietsdelen gebruikt wordt niet toelaat om een fietsdeelvoertuig op geldige wijze te stallen in een zone waar dit niet toegelaten is of in een zone waar een te hoge concentratie fietsdeelvoertuigen is. Een andere mogelijkheid kan er in bestaan dat de operator instaat voor de herverdeling van fietsdeelvoertuigen over het grondgebied of een efficiënt systeem uitwerkt om beschadigde fietsen weg te halen. Daarnaast kan er in het kader van preventief optreden gedacht worden aan preventiecampagnes georganiseerd door de operatoren om de gebruikers van de systemen van vrije vloot fietsdelen te responsabiliseren over veiligheid in het verkeer, dan wel aan gezamenlijke campagnes in die zin met de gewestelijke overheid. Het niet naleven van deze verplichting kan ultiem leiden tot de schorsing of de vernietiging van de vergunning.</p>
<p>Aux §3 et §4, il est prévu que l'Administration peut enlever ou faire enlever de la voie publique les véhicules de cyclopartage si une infraction aux conditions d'exploitation n'est pas résolue par l'opérateur dans les 24 heures. Le cas échéant, une redevance sera prélevée à cet effet.</p>	<p>In §3 en §4 wordt voorzien dat de Administratie fietsdeelvoertuigen van de openbare weg kan verwijderen of laten verwijderen indien een schending van de exploitatievoorwaarden niet binnen de 24 uur wordt verholpen door de operator. Hiervoor zal in voorkomend geval een retributie worden geheven.</p>
<p>La redevance prévue au § 4 pour l'enlèvement des vélos par les pouvoirs publics couvre, d'une part, les coûts externes causés par l'opérateur vis-à-vis de la communauté et peut, d'autre part, inciter l'opérateur à prévoir lui-même un système performant d'enlèvement des véhicules de cyclopartage afin d'éviter ces redevances. La différence dans l'ampleur de la redevance s'explique du fait que le coût d'enlèvement des véhicules de cyclopartage et varie en fonction du type. Ainsi, il va de soi que l'enlèvement d'une moto représente un coût plus élevé que l'enlèvement d'un vélo ordinaire.</p>	<p>De in §4 voorziene retributie voor het verwijderen van de fietsen door de overheid dekt enerzijds de externe kosten die de operator veroorzaakt ten aanzien van de gemeenschap en anderzijds kan zij de operator ertoe aanzetten om zelf een voldoende performant systeem met betrekking tot het weghalen van fietsdeelvoertuigen te voorzien, zodat deze retributies worden vermeden. Het verschil in omvang van de retributie wordt verklaard doordat de kost voor het verwijderen van fietsdeelvoertuigen en varieert naargelang het type. Zo spreekt het voor zich dat het verwijderen van een motorfiets een hogere kost vertegenwoordigt dan de verwijdering van een gewone fiets.</p>

Art. 7.	Art. 7.
Cette redevance est une compensation pour l'usage de l'espace public. L'espace public est géré et entretenu par les pouvoirs publics. Les organisations qui en font usage, en particulier à des fins commerciales, doivent payer une indemnité.	Deze retributie is een compensatie voor de ingebruikneming van de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt beheerd en onderhouden door de overheid. Organisaties die er gebruik van maken, in het bijzonder voor commerciële doeleinden, dienen daar een vergoeding voor te betalen.
Par ailleurs, les systèmes de cyclopartage causent des coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics, dans la mesure où ils doivent intervenir en cas de divers problèmes causés par des véhicules de cyclopartage placés de manière gênante, prévoir des parkings à vélos supplémentaires dans l'espace public ou organiser un contrôle du respect des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation.	Daarenboven veroorzaken de fietsdeelsystemen bijkomende kosten voor de overheden, in zoverre zij moeten tussenkomen bij allerlei problemen in verband met hinderlijk geplaatste fietsdeelvoertuigen, moeten voorzien in bijkomende fietsenstallingen in de openbare ruimte of in het organiseren van de controle op de naleving van de vergunnings- en exploitatievoorwaarden.
Il peut y avoir une différenciation en fonction du type de véhicule de cyclopartage. Cette différenciation s'explique du fait que les différentes catégories de véhicules de cyclopartage sont de tailles différentes et sont également utilisés de manière différente, ce qui fait que l'impact de ces catégories sur l'espace public ne sera pas identique non plus. Le gouvernement peut choisir de ne pas (encore) imposer une redevance pour tous les catégories ou certaines catégories.	Hierbij kan gedifferentieerd worden naargelang het soort fietsdeelvoertuig. Deze differentiatie wordt verklaard doordat de diverse categorieën fietsdeelvoertuigen een verschillende omvang hebben en ook op verschillende wijzen gebruikt worden, waardoor de impact van deze categorieën op de openbare ruimte evenmin steeds identiek zal zijn. De regering kan er voor opteren om voor alle of bepaalde deelfietsvoertuigen (nog) geen retributie te voorzien.
Les redevances sont encaissées par la Région.	De retributies worden geïnd door het Gewest.
Art. 8.	Art. 8.
L'article 8 porte uniquement sur la situation où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre. Cela peut être le cas lorsqu'un opérateur n'a jamais demandé de licence, mais aussi lorsqu'une licence existante est suspendue, retirée ou non prolongée. Les violations des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation ne relèvent pas du champ d'application de cet article.	Artikel 8 heeft enkel betrekking op de situatie waarbij fietsdeelvoertuigen zonder vergunning ter beschikking worden gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen. Dit kan het geval zijn wanneer een operator nooit een vergunning heeft aangevraagd, maar eveneens wanneer een bestaande vergunning geschorst, ingetrokken of niet verlengd wordt. Schendingen van de vergunnings- en exploitatievoorwaarden vallen niet onder het toepassingsgebied van dit artikel.
Conformément au § 1er, l'Administration dispose de la possibilité de saisir les véhicules d'autopartage mis ainsi à disposition.	De Administratie beschikt overeenkomstig §1 over de mogelijkheid om fietsdeelvoertuigen die aldus worden ter beschikking gesteld in beslag te nemen.

<p>Par ailleurs, un système de cascade est prévu, par lequel un fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative si le procureur du Roi n'intervient pas dans un délai de 30 jours. De ce fait, on évite que l'éventuelle inaction du Ministère public entraîne que le fait de proposer du cyclopartage en flotte libre sans licence reste impuni.</p>	<p>Verder wordt voorzien in een cascadesysteem, waarbij de door de Regering aangeduide ambtenaar alsnog kan optreden indien het Parket geen actie onderneemt binnen een termijn van 30 dagen. Hierdoor wordt vermeden dat een gebeurlijk niet optreden van het openbaar ministerie ertoe leidt dat het aanbieden van vrije vloot fietsdelen zonder vergunning onbestraft blijft.</p>
Art. 9.	Art. 9.
<p>Vu l'impact important d'une décision de suspension ou de retrait d'une licence, le Ministre en charge de la Mobilité est tenu de décider de la suspension ou du retrait de la licence, compte tenu de l'avis d'e l'Administration.</p>	<p>Gelet op de belangrijke impact van een beslissing tot schorsing of intrekking van een licentie, dient de Minister bevoegd voor Mobiliteit te beslissen over de schorsing en intrekking van de vergunning, rekening houdende met het advies van de Administratie.</p>
<p>Ce n'est qu'après le retrait éventuel de la licence qu'il est possible d'agir pénalement si l'opérateur poursuit, malgré tout, ses services.</p>	<p>Pas na de gebeurlijke intrekking van de vergunning is het mogelijk om strafrechtelijk op te treden, indien de operator toch verder zijn diensten aanbiedt.</p>
Art. 10.	Art. 10.
<p>L'Administration dispose de différentes possibilité pour faire respecter les dispositions de la présente ordonnance. En effet, elle peut choisir entre infliger une amende, suspendre la licence, ou une combinaison des deux, en fonction de la mesure qui est la plus efficace et la plus proportionnelle. Par ailleurs, l'Administration n'est pas tenue de prendre cette mesure immédiatement, mais peut également fixer un délai de régularisation, et ce, tant lorsqu'elle inflige une amende que lors du lancement d'une procédure de suspension ou de retrait de licence.</p>	<p>De Administratie beschikt over verschillende mogelijkheden teneinde de bepalingen van deze ordonnantie te doen naleven. Zij kan met name vrij kiezen tussen het opleggen van een boete, het schorsen van de vergunning, of een combinatie van beide, al naargelang welke maatregel het meest effectief en proportioneel is. Hierbij is de Administratie niet verplicht om deze maatregel onmiddellijk te nemen, maar kan zij eveneens regularisatietermijnen vastleggen, dit zowel bij het opleggen van een boete als bij het opstarten van een schorsings- en intrekkingprocedure.</p>
<p>Grâce à un tel système, on opte au maximum pour laisser la possibilité aux opérateurs de respecter les différentes obligations de la présente ordonnance avant d'infliger des amendes, ou de procéder à la suspension ou au retrait de la licence.</p>	<p>Door een dergelijk systeem wordt er maximaal voor geopteerd om de operatoren de tijd en de mogelijkheid te bieden om de verschillende verplichtingen van deze ordonnantie na te leven vooraleer er tot het opleggen van boetes, dan wel het schorsen en intrekken van de vergunning wordt overgegaan.</p>
Art. 11.	Art. 11.

Cet article régle la recherche et la constatation des infractions aux différentes dispositions de la présente ordonnance.	Dit artikel regelt het opsporen en vaststellen van overtredingen tegen de verschillende bepalingen van deze ordonnantie.
Art. 12.	Art. 12.
Cet article ne nécessite aucun commentaire particulier.	Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.
Pour le Gouvernement :	Voor de Regering:
Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique, du Port de Bruxelles et de la Propreté publique,	De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek, Haven van Brussel en Openbare Netheid,
Rudy VERVOORT	
Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
Pascal SMET	