

Vu l'arrêté royal du 20 décembre 2024 autorisant le ministre des Finances à poursuivre, en 2025, l'émission des emprunts dénommés "Obligations linéaires", des emprunts dénommés "Bons d'État", ainsi que des "Euro Medium Term Notes", l'article 1<sup>er</sup>, 1° ;

Vu l'arrêté ministériel du 12 décembre 2000 relatif aux règles générales concernant les obligations linéaires, modifié par les arrêtés ministériels des 22 mars 2002, 26 mars 2004, 21 juin 2011, 4 septembre 2014, 23 décembre 2016, 20 janvier 2020 et 13 février 2024,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** 1° Il est émis, en 2025, un emprunt dénommé "Obligations linéaires 3,10% - 22 juin 2035" ;

2° La date d'émission est le 14 janvier 2025 ;

3° Le prix d'émission est fixé à 99,652% de la valeur nominale ;

4° La première émission de l'emprunt a lieu par voie de syndication avec prise ferme, conformément aux usages du marché ;

5° La date du paiement et de la livraison est le 14 janvier 2025.

**Art. 2.** Le capital émis porte intérêt au taux de 3,10% l'an à partir du 14 janvier 2025.

Les intérêts sont payables le 22 juin des années 2025 à 2035.

**Art. 3.** L'emprunt est entièrement remboursable au pair le 22 juin 2035.

**Art. 4.** La négociation du droit au capital et du droit à chacun des paiements d'intérêts des "Obligations linéaires 3,10% - 22 juin 2035" en tant que titres dématérialisés autonomes pourra être autorisée ultérieurement.

**Art. 5.** Le présent arrêté produit ses effets le 13 janvier 2025.

Bruxelles, le 14 janvier 2025.

V. VAN PETEGHEM

Gelet op het koninklijk besluit van 20 december 2024 dat de minister van Financiën machtigt tot voortzetting, in 2025, van de uitgifte van de leningen genaamd "Lineaire obligaties", van de leningen genaamd "Staatsbons", alsook van "Euro Medium Term Notes", artikel 1,1°;

Gelet op het ministerieel besluit van 12 december 2000 betreffende de algemene regels inzake de lineaire obligaties, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 22 maart 2002, 26 maart 2004, 21 juni 2011, 4 september 2014, 23 december 2016, 20 januari 2020 en 13 februari 2024,

Besluit:

**Artikel 1.** 1° In 2025 wordt een lening genaamd "Lineaire obligaties 3,10% - 22 juni 2035" uitgegeven;

2° De uitgiftedatum is 14 januari 2025;

3° De uitgifteprijs is vastgesteld op 99,652% van de nominale waarde;

4° De eerste uitgifte van de lening gebeurt via syndicatie met vaste overname overeenkomstig de gebruiken van de markt;

5° De betaal- en leveringsdatum is 14 januari 2025.

**Art. 2.** Het uitgegeven kapitaal rent tegen 3,10% per jaar vanaf 14 januari 2025.

De intrest is betaalbaar op 22 juni van de jaren 2025 tot 2035.

**Art. 3.** De lening is volledig terugbetaalbaar tegen pari op 22 juni 2035.

**Art. 4.** De verhandeling van het recht op het kapitaal en het recht op iedere intrestbetaling van de "Lineaire obligaties 3,10% - 22 juni 2035" als zelfstandige gedematerialiseerde effecten kan later gemachtigd worden.

**Art. 5.** Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 13 januari 2025.

Brussel, 14 januari 2025.

V. VAN PETEGHEM

## GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

### REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

#### REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2025/000560]

16 JANVIER 2025. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture, notamment les articles 4 et 6, tels que modifiés par l'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 ainsi que l'article 10 ;

Vu 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 ;

Vu le test Égalité des chances réalisé le 26 avril 2024 ;

Vu l'avis du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale, donné le 3 octobre 2024 ;

Vu l'avis de la Commission régionale de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, donné le 14 octobre 2024 ;

Vu l'avis du Conseil Economique et Social, donné le 17 octobre 2024 ;

#### BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2025/000560]

16 JANUARI 2025. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto, in het bijzonder de artikelen 4 en 6, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 17 maart 2022 tot wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto, alsook artikel 10;

Gelet op 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;

Gelet op de gelijkkansentest uitgevoerd op 26 april 2024;

Gelet op het advies van de Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 3 oktober 2024;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 14 oktober 2024;

Gelet op het advies van de Economische en Sociale Raad van 17 oktober 2024

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances donné le 10 décembre 2024 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget donné le 11 décembre 2024;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n°76.401/4 rendu le 3 juin 2024 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant l'arrêt no 259.609 du 24 avril 2024 rendu par le Conseil d'Etat, section du contentieux administratif, qui a suspendu l'exécution des articles 4, 5, 11, 29, 30 et 71 de l'arrêt 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 ;

Considérant la nécessité de disposer d'un cadre réglementaire cohérent et complet et, partant, de modifier l'arrêté précité afin de répondre aux critiques formulées dans l'arrêt précité ;

Considérant que 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, et donc à définir des quotas fixes quant au nombre de licences d'exploitation octroyées ainsi qu'au nombre de véhicules de cyclopartage autorisés par licence ;

Considérant que l'espace public disponible pour déployer un réseau de dropzones est limité du fait du partage de celui-ci entre les nombreux modes et services de mobilité qui se développent en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant les recommandations du guide de mise en œuvre des dropzones fixant les objectifs du réseau idéal sur l'ensemble du territoire à 3.000 dropzones, la capacité d'absorption à 3 véhicules de cyclopartage par mètre linéaire de dropzone et la nécessité de 3 emplacements de stationnement par véhicule de cyclopartage ;

Considérant qu'il a été mesuré une demande de 15.000.000 de trajets réalisés grâce aux services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale en 2023 ainsi qu'un taux de rotation situé entre 1 et 2 trajets par véhicule par jour sur base d'une flotte d'environ 20.000 véhicules ; ;

Considérant par conséquent que la flotte nécessaire de véhicules de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale pour répondre à cette demande se situe entre 20.000 et 40.000 véhicules, tout mode confondu;

Considérant la nécessité de prévoir une marge d'évolution, à la hausse ou à la baisse concernant la taille de flotte des véhicules compte tenu de l'évolution possible du secteur au niveau de l'offre et de la demande ;

Considérant la nécessité de conserver un marché concurrentiel évitant une situation de monopole et favorisant une continuité de service ainsi que l'innovation et des tarifs compétitifs et, partant, d'attribuer un nombre minimal de licences ;

Considérant les obligations régionales de gestion de l'espace public et les difficultés relatives à la gestion des externalités négatives des services de cyclopartage et, partant, la nécessité de prévoir la possibilité, pour chacun des modes, de n'attribuer aucune licence ;

Considérant la nécessité de conserver un marché concurrentiel tout en veillant à ne pas fractionner trop fortement le marché pour des raisons de lisibilité de l'offre, de taille critique et de viabilité économique des opérateurs ainsi que d'organisation de l'offre au niveau régional et, partant, de déterminer un nombre maximal de licences ;

Considérant la nécessité de fixer ce nombre maximum de licences à 5 pour les vélos, ce mode étant moins accidentogène, provoquant un report modal plus significatif et ayant un bénéfice plus important pour la santé des usagers de par l'activité physique inhérente à ce mode;

Considérant la nécessité de fixer ce nombre maximum de licences à 5 pour les projets pilotes compte tenu de la volonté d'anticiper l'évolution possible du secteur et de la volonté de permettre à plusieurs opérateurs de proposer des solutions innovantes ;

Gelet op het gunstige/ongunstige advies van de Inspecteur van Financiën van 10 december 2024;

Gelet op de akkoordbevinding van de minister van Begroting van 11 december 2024;

Gelet op advies nr. 76.401/4 van de Raad van State van 3 juni 2024, in toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973

Overwegende arrest no 259.609 van 24 april 2024 van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, die de uitvoering heeft geschorst van de artikelen 4, 5, 11, 29, 30 en 71 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;

Overwegende de noodzaak van het beschikken over een samenhangend en volledig regelgevend kader en, bijgevolg, de wijziging van voornoemd besluit om tegemoet te komen aan de in het voornoemde arrest geformuleerde opmerkingen;

Overwegende dat de adviezen die het Gewest heeft ontvangen in het kader van de goedkeuring van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 een grotere duidelijkheid en leesbaarheid binnen de markt voor fietsdeeleoperators aanmoedigen, en dus op het vastleggen van vaste quota wat betreft het aantal vergunningen daarom vaste quota vast te leggen voor het aantal verleende vergunningen voor exploitatie en voor het aantal toegestane fietsdeelvoertuigen per vergunning;

Overwegende dat de openbare ruimte die beschikbaar is voor het uitrollen van een netwerk van dropzones beperkt is omdat ze gedeeld wordt door de vele mobiliteitsmodi en -diensten die zich ontwikkelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende de aanbevelingen uit de gids voor uitvoering van dropzones, dat het streefdoel inzake het aantal dropzones vaststelt op 3.000 dropzones, de mogelijke voertuigdichtheid op 3 voertuigen per strekkende meter dropzone en de behoefte aan 3 parkeerplaatsen per fietsdeelvoertuig;

Overwegende dat er in 2023 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest via metingen een vraag werd vastgesteld van 15.000.000 trajecten met tweewieldeelfoertuigen alsook een rotatiegraad tussen 1 en 2 trajecten per voertuig per dag op basis van een vloot van ongeveer 20.000 voertuigen;

Overwegende bijgevolg dat het aantal tweewieldeelfoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat nodig is om te voldoen aan deze vraag tussen 20.000 en 40.000 voertuigen bedraagt, voor alle types tweewieldeelfoertuigen samen;

Overwegende de noodzaak te voorzien in een marge voor evolutie naar boven of beneden van de omvang van de voertuigvloot, rekening houdend met de mogelijke veranderingen in de sector met betrekking tot de vraag en het aanbod;

Overwegende de noodzaak een concurrerende markt in stand te houden waarbij een monopoliesituatie wordt vermeden en de continuïteit van de dienstverlening alsmede innovatie en concurrerende tarieven worden bevorderd, en derhalve een minimumaantal vergunningen toe te wijzen;

Overwegende de gewestelijke verplichtingen inzake het beheer van de openbare ruimte en de moeilijkheden in verband met het managen van de negatieve externaliteiten van de tweewieldeeldiensten en bijgevolg de noodzaak te voorzien in de mogelijkheid voor elk van de vervoerswijzen om geen vergunningen toe te kennen;

Overwegende de noodzaak om een concurrentiële markt in stand te houden en de markt niet te sterk op te splitsen met het oog op een overzichtelijk aanbod, een kritische massa en economische haalbaarheid voor de operators, alsook de noodzaak om het aanbod op gewestelijk niveau te organiseren en bijgevolg een maximaal aantal vergunningen te bepalen;

Overwegende de noodzaak dit maximale aantal vergunningen vast te stellen op 5 voor fietsen, omdat deze vervoerswijze minder ongevalgevoelig is, een aanzienlijkere modale verschuiving oplevert evenals meer gezondheidsvoordelen voor de gebruikers wegens de fysieke activiteit die inherent verbonden is aan deze vervoerswijze;

Overwegende de noodzaak om dit maximale aantal vergunningen vast te leggen op 5 voor de proefprojecten rekening houdend met de wens om te anticiperen op de mogelijke evolutie van de sector en de wens om meerdere operators de kans te geven innovatieve oplossingen voor te stellen;

Considérant la nécessité de fixer ce nombre maximum à 3 pour les engins de déplacement ; ce mode ne permettant pas les mêmes avantages et bénéfiques sociétaux que le vélo ;

Considérant la nécessité de fixer ce nombre maximum à 3 pour les vélos cargo et les scooters ; ces modes rencontrant une demande plus faible, ayant une emprise au sol plus importante et, par conséquent, ayant plus d'impact dans la gestion de l'espace public

Considérant que le nombre maximum de véhicules par licence a été déterminé en tenant compte, d'une part, de la taille de flotte souhaitable et, d'autre part, du nombre de licences par mode ;

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

Considérant les obligations, découlant de la directive européenne 2010/40/EU du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, relatives aux Systèmes de Transport Intelligents et plus particulièrement la mise à disposition de services d'information sur les déplacements multimodaux par les opérateurs de transport par le biais du point d'accès national ;

Sur proposition de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière

Après délibération,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 4.**

Le directeur général de Bruxelles Mobilité est autorisé à déléguer la signature des actes relatifs aux missions qui lui sont attribuées par le présent arrêté à tout agent de Bruxelles Mobilité de niveau A au moins. »

**Art. 2.** L'article 5 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 5.**

§ 1<sup>er</sup>. Le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre est de :

- 1° Entre zéro et cinq licences pour les vélos ;
- 2° Entre zéro et trois licences pour les engins de déplacement ;
- 3° Entre zéro et trois licences pour les scooters ;
- 4° Entre zéro et trois licences pour les vélos cargo ;
- 5° Entre zéro et cinq licences pour la réalisation de projets pilotes ;

§ 2. Le ministre détermine le nombre de véhicules en service par licence dans les limites suivantes :

- 1° Maximum 4000 pour les vélos ;
- 2° Maximum 6000 pour les engins de déplacements ;
- 3° Maximum 500 pour les scooters ;
- 4° Maximum 500 pour les vélos cargos ;
- 5° Maximum 1500 véhicules pour les projets pilotes. »

**Art. 3.** L'article 11 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 11.**

§ 1<sup>er</sup>. Afin d'octroyer les licences visées à l'article 5, le ministre se base sur des critères de sélection en lien avec les enjeux suivants :

- 1° L'accessibilité et l'inclusivité des services ;
- 2° La qualité et la fiabilité des services ;
- 3° La sécurité routière ;
- 4° L'exemplarité socio-économique ;
- 5° L'exemplarité environnementale ;
- 6° Le respect des règles de stationnement ;
- 7° La gestion de la flotte en vue de limiter l'impact sur le trafic.

Overwegende de noodzaak om dit maximale aantal op 3 vast te leggen voor de voortbewegingstoestellen; deze vervoerswijzen bieden immers niet dezelfde maatschappelijke voordelen en winst als de fiets;

Overwegende de noodzaak om dit maximale aantal vast te leggen op 3 voor de bakfietsen en de scooters; deze vervoerswijzen voorzien in een kleinere vraag, nemen meer ruimte in en hebben bijgevolg een grotere impact op het beheer van de openbare ruimte;

Overwegende dat het maximale aantal voertuigen per vergunning werd vastgelegd rekening houdend met enerzijds de gewenste omvang van de vloot en anderzijds het aantal vergunningen per vervoerswijze;

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

Overwegende de verplichtingen die voortvloeien uit de Europese Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het uitrollen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, met betrekking tot intelligente vervoerssystemen en meer in het bijzonder het ter beschikking stellen van diensten met informatie over multimodale verplaatsingen door de transportopereatoren via een nationaal toegangspunt;

Op voordracht van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid

Na beraadslaging,

Besluit:

**Artikel 1.** Artikel 4 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 wordt vervangen als volgt:

“**Art. 4.**

De directeur-generaal van Brussel Mobiliteit is gemachtigd de opdrachten die hem zijn toegekend via dit besluit te delegeren aan elk personeelslid van Brussel Mobiliteit met minstens een A-niveau.”

**Art. 2.** Artikel 5 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“**Art. 5.**

§ 1. Het maximumaantal vergunningen voor fietsdelen met een vrije vloot bedraagt:

- 1° Tussen nul en vijf vergunningen voor fietsen;
- 2° Tussen nul en drie vergunningen voor voortbewegingstoestellen;
- 3° Tussen nul en drie vergunningen voor scooters;
- 4° Tussen nul en drie vergunningen voor vrachtfietsen;
- 5° Tussen nul en vijf vergunningen voor het uitvoeren van proefprojecten;

§ 2. De minister bepaalt het aantal voertuigen dat per vergunning in dienst mag zijn binnen volgende grenzen:

- 1° Maximaal 4000 voor fietsen;
- 2° Maximaal 6000 voor voortbewegingstoestellen;
- 3° Maximaal 500 voor scooters;
- 4° Maximaal 500 voor vrachtfietsen;
- 5° Maximaal 1500 voertuigen voor de proefprojecten.”

**Art. 3.** Artikel 11 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“**Art. 11.**

§ 1. Om de in artikel 5 bedoelde vergunningen toe te wijzen, baseert de minister zich op de selectiecriteria, gekoppeld aan volgende belangen:

- 1° De toegankelijkheid en inclusiviteit van de diensten;
- 2° De kwaliteit en de betrouwbaarheid van de diensten;
- 3° De verkeersveiligheid;
- 4° Sociaaleconomisch voorbeeldig;
- 5° De milieuvorbeeldfunctie;
- 6° De naleving van de parkeerregels;
- 7° Een vlootbeheer dat de impact op het verkeer beperkt.

§ 2. Les critères de sélection sont détaillés et pondérés dans les appels à candidatures. »

**Art. 4.** L'article 29 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 29.**

§ 1<sup>er</sup>. Chaque opérateur communique annuellement les données suivantes à Bruxelles Mobilité :

- 1° la durée de vie effective des véhicules de cyclopartage proposés ;
- 2° le délai moyen dans lequel les situations de stationnement gênant ou dangereux sont résolues par l'opérateur ;
- 3° le nombre de véhicules disparus.

§ 2. Lorsqu'une donnée n'a pas pu être récoltée par un opérateur, il informe Bruxelles Mobilité de la raison de cette impossibilité. »

**Art. 5.** L'article 30 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 30.**

§ 1<sup>er</sup>. L'opérateur fournit à Bruxelles Mobilité, en temps quasi réel et conformément aux modalités déterminées par Bruxelles Mobilité : les données opérationnelles relatives à la localisation et l'état de fonctionnement des véhicules qui sont disponibles à la location.

Les données de géolocalisation des véhicules de cyclopartage disponibles à la location sont transmises dans un format standard international disponible en open data.

§ 2. L'opérateur conserve également les données susvisées dans un format historisé, et les maintient à la disposition de Bruxelles Mobilité selon les mêmes modalités, durant le délai déterminé par Bruxelles Mobilité ne pouvant excéder 3 mois.

§ 3. Les données transmises seront utilisées par Bruxelles Mobilité exclusivement pour l'accomplissement des missions qui lui sont attribuées par la loi et ses arrêtés d'exécution, en ce compris la gestion, la planification et l'optimisation des services de transport et de mobilité sur le territoire, le contrôle du respect des conditions d'exploitation et l'imposition des zones définies par l'ordonnance et le présent arrêté dans le cadre de l'utilisation des véhicules partagés, ainsi que 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.

§ 4. Le traitement de données visé au présent article ne vise en aucun cas des données à caractère personnel.»

**Art. 6.** L'article 71 du même arrêté est abrogé.

**Art. 7.** L'article 72 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« **Art. 72.**

Les infractions constatées et les procédures d'amende entamées en application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitales du 17 janvier 2019 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture restent d'application. »

**Art. 8.** Le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 9.** Le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 16 janvier 2025.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement  
de la Région de Bruxelles-Capitale,  
R. VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,  
chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,  
E. VAN DEN BRANDT

§ 2. De selectiecriteria worden nader omschreven en gewogen in de oproepen tot kandidaturen.”

**Art. 4.** Artikel 29 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“**Art. 29.**

§ 1. Elke operator deelt jaarlijks de volgende gegevens mee aan Brussel Mobiliteit:

- 1° de effectieve levensduur van de aangeboden fietsdeervoertuigen;
- 2° de gemiddelde termijn waarbinnen hinderlijke of gevaarlijke parkeersituaties door de operator verholpen worden;
- 3° het aantal verdwenen voertuigen.

§ 2. Wanneer een operator bepaalde gegevens niet kan verzamelen, laat hij Brussel Mobiliteit weten hoe dat komt.”

**Art. 5.** Artikel 30 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“**Art. 30.**

§ 1. De operator bezorgt Brussel Mobiliteit in bijna real time en volgens de door Brussel Mobiliteit bepaalde nadere regels de gegevens betreffende de beschikbaarheid van de voertuigen.

De geolocalisatiegegevens van de tweewieldeervoertuigen die beschikbaar zijn voor verhuur worden in een internationaal in open data beschikbaar standaardformaat verzonden

§ 2. De operator bewaart de bovenvermelde gegevens ook in historiekvorm en houdt ze ter beschikking van Brussel Mobiliteit volgens dezelfde nadere regels gedurende de door Brussel Mobiliteit bepaalde termijn, die niet meer dan 3 maanden mag bedragen.

§ 3. Brussel Mobiliteit zal de overgemaakte gegevens uitsluitend gebruiken om de opdrachten te kunnen uitvoeren die hem volgens de wet en de bijhorende uitvoeringsbesluiten zijn toegewezen, met inbegrip van het beheer, de planning en optimalisering van de vervoers- en mobiliteitsdiensten op het grondgebied, de controle op het naleven van de exploitatievoorwaarden en het opleggen van de zones die in het kader van het gebruik van deelvoertuigen door de ordonnantie en de bijhorende uitvoeringsbesluiten zijn bepaald, alsook de opmaak en de openbaarmaking van info uit het verleden of in realtime betreffende de beschikbaarheid en het gebruik van vervoers- en mobiliteitsdiensten.”

§ 4. De in dit artikel bepaalde gegevensverwerking betreft in geen geval persoonsgegevens.”

**Art. 6.** Artikel 71 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

**Art. 7.** Artikel 72 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

“**Art. 72.**

De op basis 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 vastgestelde overtredingen en ingestelde boeteprocedures blijven van toepassing.”

**Art. 8.** Dit besluit treedt in werking de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 9.** De minister bevoegd voor Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 16 januari 2025.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De Minister-President  
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,  
R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met  
Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  
E. VAN DEN BRANDT