

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

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

10 MAI 2016

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**relative à l'octroi d'une prime à l'achat
d'un vélo à assistance électrique ou à
l'achat et l'installation d'un kit
d'adaptation électrique neuf pour vélo**

(déposée par M. Marc LOEWENSTEIN (F))

Développements

Selon le dernier rapport de 2015 de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale¹, le nombre de cyclistes en heure de pointe du matin (8 h à 9 h) a augmenté de 4,70 % par rapport à 2014. C'est un résultat en constante augmentation mais restant toujours insuffisant quand on sait que certaines distances, relativement courtes à parcourir, ne nécessitent pas l'usage d'une voiture.

Afin d'inciter les citoyens bruxellois à opter pour un vélo plutôt que pour une voiture lors de leurs déplacements, la présente proposition d'ordonnance entend instaurer une prime à l'achat d'un vélo/cycle à assistance électrique neuf ou à l'achat et à l'installation d'un kit d'adaptation électrique neuf pour vélo.

¹ Réalisé par Pro Velo asbl dans le cadre de sa convention avec la Région de Bruxelles-Capitale (<http://www.provelo.be/fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale>).

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

10 MEI 2016

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**betreffende de toekenning van
een premie bij de aankoop van een
elektrisch rijwiel of bij de aankoop en
installatie van een nieuwe elektrische
aanpassingskit voor rijwielen**

(ingediend door de heer Marc LOEWENSTEIN (F))

Toelichting

Volgens het jongste verslag van 2015 van het Fietsobservatorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest¹, is het aantal fietsers tijdens de ochtendspits (8.00 uur tot 9.00 uur) gestegen met 4,7 % in vergelijking met 2014. Dat is een permanent stijgend resultaat, maar het blijft onvoldoende als men weet dat bepaalde afstanden die tamelijk kort zijn geen autogebruik vereisen.

Om de Brussels burgers ertoe aan te zetten om de fiets in de plaats van de auto te nemen, wil dit voorstel van ordonnantie een premie invoeren voor de aankoop van een elektrische fiets/elektrisch rijwiel of de aankoop en plaatsing van een nieuwe elektrische aanpassingskit voor fietsen.

¹ Uitgevoerd door Pro Velo asbl in het kader van haar overeenkomst met het Brussels Gewest (<http://www.provelo.org/nl/rd/studies/fietsobservatorium-brussels-hoofdstedelijk-gewest>).

Ces moyens de transports restant relativement coûteux, le système de prime se révèle être l'un des éléments les plus importants dans la décision d'achat d'un cycle à assistance électrique.

De manière à respecter les objectifs de l'article 1.2.1. du COBRACE² (Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie), il s'agit là d'une étape nécessaire. En effet, ce système contribuerait à la diminution du nombre de véhicules à moteur dans la Région de Bruxelles-Capitale, permettrait à celle-ci d'œuvrer en faveur de l'environnement, de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'à la limitation des nuisances sonores.

Par ailleurs, les caractéristiques qu'offre ce type de vélo peuvent simplifier la vie de manière significative pour nos citoyens bruxellois. Outre le fait que cela contribuerait au désengorgement de la ville, c'est leur offrir la possibilité de se déplacer à vélo dans une ville réputée pentue sans pour autant se fatiguer à pédaler trop intensément. Nous en arrivons au constat que c'est un moyen de transport tout à fait accessible à différentes catégories de publics allant des personnes actives se rendant au travail aux personnes retraitées qui en useraient pour leurs loisirs.

L'octroi de la prime tel qu'instituée par la présente proposition est délibérément généralisé à toutes les catégories de la population et à tous les revenus. Il vise à donner une bonne raison à tout un chacun d'acquérir un tel dispositif et de le privilégier à la voiture.

2 Article 1.2.1 : Le présent Code poursuit les objectifs suivants :

- 1° l'intégration des politiques régionales de l'air, du climat et de l'énergie ;
- 2° la minimisation des besoins en énergie primaire, et spécialement, la réduction de la dépendance aux sources d'énergie non renouvelables ;
- 3° l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables ;
- 4° la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- 5° l'amélioration de la performance énergétique et du climat intérieur des bâtiments ;
- 6° la diminution des impacts environnementaux résultant des besoins en mobilité ;
- 7° l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et intérieur afin de prévenir et réduire les effets nocifs pour la santé et l'environnement ;
- 8° la réduction des émissions de polluants atmosphériques précurseurs d'ozone troposphérique, acidifiants et eutrophisants, des gaz à effet de serre, des polluants organiques persistants et des polluants atteignant la couche d'ozone stratosphérique ;
- 9° l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de performance énergétique des bâtiments, de transport et d'utilisation rationnelle de l'énergie.

Les mesures adoptées par ou en vertu du présent Code pour atteindre les objectifs énoncés à l'alinéa 1er prennent en considération les diverses implications au niveau social et économique ainsi que les différents aspects d'une construction durable.

Omdat die verplaatsingsmiddelen tamelijk duur blijven, blijkt een premiesysteem een van meest doorslaggevende elementen te zijn bij de beslissing tot aankoop van een elektrisch rijwiel.

Om de doelstellingen van artikel 1.2.1. van het BWKLE² (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing) na te leven, is een en ander een noodzakelijke fase. Dat systeem zou immers bijdragen tot de vermindering van het aantal motorvoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Gewest de kans geven iets te doen voor het milieu, de vermindering van de broeikasgassen en de geluidshinder.

De kenmerken van dat soort fiets kunnen het leven van onze Brussels medeburgers immers significant vereenvoudigen. Het verkeer in de stad zou opnieuw vlotter verlopen en onze medeburgers zouden zich met de fiets en zonder zich te veel te vermoeien kunnen verplaatsen in een stad die de reputatie heeft heuvelachtig te zijn. Het is dus een verplaatsingsmiddel dat toegankelijk is voor allerhande doelgroepen, van de actieve personen die gaan werken tot de gepensioneerden die in hun vrije tijd fietsen.

De premie in deze ordonnantie wordt doelbewust uitgebreid tot alle bevolkingsgroepen en alle inkomens. Iedereen heeft dus een goede reden om een dergelijk vervoermiddel te kopen en de wagen te laten staan.

2 Artikel 1.2.1. : Onderhavig Wetboek streeft de volgende doelstellingen na :

- 1° een geïntegreerd gewestelijk lucht-, klimaat- en energiebeleid ;
- 2° de minimalisering van de primaire energiebehoefte en vooral de vermindering van de afhankelijkheid van niet hernieuwbare energiebronnen ;
- 3° het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen ;
- 4° de bevordering van het rationele energieverbruik ;
- 5° de verbetering van de energieprestatie en van het binnenklimaat van de gebouwen ;
- 6° de vermindering van de impact op het milieu voortvloeiend uit de mobiliteitsbehoeften ;
- 7° de evaluatie en verbetering van de luchtkwaliteit en van de binnenlucht om de schadelijk gevolgen voor de gezondheid en het leefmilieu te voorkomen en te verminderen ;
- 8° de vermindering van de emissies van luchtverontreinigende stoffen die precursoren zijn van eutrofiërende, verzurende en troposferische ozon, van broeikasgassen, van persistente organische verontreinigende stoffen en van verontreinigende stoffen die de stratosferische ozonlaag aantasten ;
- 9° het voorbeeldgedrag van de overheden inzake energieprestatie van de gebouwen, transport en rationeel energieverbruik.

De maatregelen die door of krachtens onderhavig Wetboek genomen worden om de doelstellingen verkondigd in het eerste lid te halen houden rekening met de verschillende implicaties op sociaal en economisch vlak, alsook met de diverse aspecten van duurzaam bouwen.

Si une telle initiative vise à lutter contre la congestion, elle contribue aussi à inciter les bénéficiaires à entretenir leur santé. Ce système ne remplace pas l'effort réalisé par le cycliste, mais lui apporte seulement une aide qui ne s'active qu'en pédalant. Adaptés aux milieux urbains, les deux-roues électriques permettent de parcourir des distances plus ou moins longues en limitant les efforts de pédalage. Le démarrage et les côtes deviennent dès lors bien plus agréables.

A long terme, l'acquisition d'un vélo électrique présente également un avantage économique. En plus de l'octroi d'une prime, l'utilisateur peut économiser le prix qu'il mettrait en temps normal pour le carburant dans un véhicule à moteur.

Le coût d'un vélo à assistance électrique peut varier de 700 à 3.000 euros. Par contre, son coût d'utilisation est bien plus intéressant que celui d'une voiture : entre 0,15 et 0,20 euro/km. Aucune assurance n'est par ailleurs obligatoire. La présente proposition vise donc à créer un système de prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit d'adaptation électrique à installer sur un vélo. Cette prime sera équivalente à 20 % de la valeur d'achat (TVA comprise) du vélo ou du kit, avec un plafond à 200 euros. Enfin, pour bénéficier de cette prime, il faut être Bruxellois et ne pas céder son vélo ou le kit d'adaptation.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

Cet article dresse les définitions des termes utilisés dans la présente ordonnance. Plus particulièrement, la définition du cycle est celle reprise à l'article 2, 2.15.1, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Celle de vélo à assistance électrique trouve sa source dans l'article 1^{er}, 1, h), de la directive européenne 2002/24/CE du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil.

Article 3

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale accorde, sous certaines conditions, une prime pour l'achat d'un cycle à assistance électrique ou pour l'achat et l'installation d'un kit d'adaptation électrique neuf pour cycle.

Het initiatief helpt tegen het dichtslippen van de stad, maar zet de gebruiker er ook toe aan aan zijn gezondheid te werken. Het systeem vervangt niet de inspanning van de fietser, maar helpt hem alleen maar bij het trappen. De elektrische tweewielers zijn aangepast aan de stedelijke omgeving en maken min of meer langere afstanden mogelijk door de trapinspanning te beperken. Demarrages en hellingen worden dus een groot stuk aangenamer.

Op lange termijn, biedt de aankoop van een elektrische fiets ook een economisch voordeel. De gebruiker krijgt niet alleen een premie, maar bespaart ook op de brandstof voor een motorvoertuig dat hij anders gebruikt.

De prijs voor een fiets met elektrische bijstand kan gaan van 700 euro tot 3.000 euro. De gebruikskost is daarentegen veel interessanter dan die van een wagen: tussen 0,15 en 0,20 euro/km. Er is bovendien geen verzekering nodig. Dit voorstel wil dus een premiesysteem invoeren voor de aankoop van een elektrische fiets of de aankoop en plaatsing van een nieuwe elektrische aanpassingskit voor fietsen. De premie zou 20 % van de aankoopwaarde (BTW inbegrepen) van de fiets of de kit bedragen, met een maximum tot 200 euro. Om in aanmerking te komen voor de premie, moet men Brusselaar zijn en mag men zijn fiets of aanpassingskit niet doorverkopen.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel vereist geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel geeft de definities van de begrippen die in de ordonnantie worden gebruikt. De definitie van rijwiel is overgenomen uit artikel 2, 2.15.1, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. De definitie van elektrisch rijwiel is gebaseerd op artikel 1, 1, h), van Europese Richtlijn 2002/24/EG van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad.

Artikel 3

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering geeft onder bepaalde voorwaarden een premie voor de aankoop van een elektrisch rijwiel of de aankoop en plaatsing van een nieuwe elektrische aanpassingskit voor rijwielen.

Article 4

La prime est liquidée après présentation, par le demandeur, du dossier de prime accompagné de la facture d'achat. La prime est fixée à 20 % du prix d'achat TTC du deux-roues électrique neuf ou de l'installation d'un kit d'adaptation électrique neuf pour cycle, avec un plafond fixé à 200 euros.

Article 5

Toute personne majeure, domiciliée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, peut demander une prime. Elle ne peut pas être accordée à la même personne endéans les cinq années de ladite demande. Durant cette même période, son bénéficiaire ne peut vendre ou céder son cycle sous peine de remboursement de la prime au pouvoir subsidiant.

Article 6

Avant de se voir accorder la prime, le demandeur introduit sa demande par écrit et auprès de la Région de Bruxelles-Capitale. La date à laquelle la demande parvient à la Région est considérée comme la date officielle de la demande. Il joint à sa demande les différents documents nécessaires.

Article 7

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Marc LOEWENSTEIN (F)

Artikel 4

De premie wordt uitbetaald nadat de aanvrager het dossier voor de premie, samen met de aankoopfactuur, voorgelegd heeft. De premie bedraagt 20% van de aankoopwaarde (btw inbegrepen) van de nieuwe elektrische tweewieler of de installatie van een nieuwe elektrische aanpassingskit, met een maximum van 200 euro.

Artikel 5

Elke meerderjarige die gedomicilieerd is in het Brussels Gewest, kan een premie vragen. De persoon in kwestie mag geen premie hebben gekregen in de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag. In diezelfde periode, mag de begunstigde zijn rijwiel niet verkopen of van de hand doen, op straffe van terugbetaling van de premie aan de subsidiërende overheid.

Artikel 6

Om de premie te krijgen, dient de aanvrager een schriftelijke aanvraag in bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De datum waarop de aanvraag bij het Gewest toekomt, wordt beschouwd als de officiële datum van de aanvraag. De aanvrager voegt de verschillende vereiste documenten bij zijn aanvraag.

Artikel 7

Dit artikel behoeft geen commentaar.

PROPOSITION D'ORDONNANCE**relative à l'octroi d'une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou à l'achat et l'installation d'un kit d'adaptation électrique neuf pour vélo***Article 1^{er}*

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

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, il y a lieu d'entendre par :

- 1° Gouvernement : le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° Demandeur : la personne physique, majeure, domiciliée dans la Région de Bruxelles-Capitale et qui introduit une demande de prime pour l'achat d'un cycle à assistance électrique ou pour l'achat et l'installation d'un kit d'adaptation électrique neuf pour cycle ;
- 3° Domicile : lieu dans lequel une personne possède son principal établissement ;
- 4° Cycle : tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle. L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint tel que décrit au 5°, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle ;
- 5° Vélo à assistance électrique : cycle à pédalage assisté, équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si le cycliste arrête de pédaler ;
- 6° Kit d'adaptation électrique pour vélo : procédé mécanique permettant de transformer un vélo classique en un vélo à assistance électrique en respectant les dispositions de la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, et installé par un professionnel.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**betreffende de toekenning van een premie bij de aankoop van een elektrisch rijwiel of bij de aankoop en installatie van een nieuwe elektrische aanpassingskit voor rijwielen***Artikel 1*

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie, moet worden verstaan onder:

- 1° Regering : de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ;
- 2° Aanvrager : de meerderjarige die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont en een premie aanvraagt voor de aankoop van een elektrisch rijwiel of voor de aankoop en installatie van een nieuwe elektrische aanpassingskit voor een rijwiel ;
- 3° Woonplaats : plaats waar de hoofdverblijfplaats van een persoon gevestigd is ;
- 4° Rijwiel : elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler. De bevestiging van een elektrische hulpmotor zoals omschreven in 5° brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel ;
- 5° Elektrisch rijwiel : rijwiel met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen ;
- 6° Elektrische aanpassingskit voor rijwielen : een mechanisch procedé dat een klassieke fiets ombouwt tot een elektrische fiets, met naleving van de bepalingen van de richtlijn 2002/24/EG van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad, en geïnstalleerd door een professional.

Article 3

Dans les limites du budget de la Région de Bruxelles-Capitale, une prime est instaurée au bénéfice du demandeur à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou à l'achat et l'installation d'un kit d'adaptation électrique neuf pour vélo.

Article 4

La prime est fixée à 20 p.c. du prix d'achat (TVA comprise) sans pouvoir excéder 200 euros.

Article 5

Pour pouvoir bénéficier de la prime, le demandeur doit cumulativement :

- ne pas avoir bénéficié de la prime endéans les cinq années de la demande ;
- s'engager, sous peine de remboursement de la prime, à ne pas vendre ou céder le cycle pendant une période de cinq ans.

Article 6

Sous réserve de modalités complémentaires à fixer par le Gouvernement, la demande de prime doit être adressée par écrit à la Région de Bruxelles-Capitale au plus tard six mois à partir de la date de facturation.

La date à laquelle la demande parvient à la Région est considérée comme la date officielle de la demande.

Pour être complet, le dossier du demandeur doit contenir les documents suivants :

- le formulaire de demande dûment rempli, daté et signé ;
- la convention d'attribution de la prime signée ;
- l'engagement par une attestation sur l'honneur, pour la durée de la convention, à ne pas revendre le véhicule électrique assisté sous peine de restituer la subvention à la Région de Bruxelles-Capitale ;
- une copie de la facture d'achat ou le cas échéant, de la facture d'installation du kit ;
- un document attestant la gravure du cycle par un système de marquage.

Artikel 3

Binnen de begrotingsperken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt een premie ingevoerd ten gunste van de aanvrager bij de aankoop van een elektrisch rijwiel of bij de aankoop en installatie van een nieuwe elektrische aanpassingskit voor rijwielen.

Artikel 4

De premie wordt vastgesteld op 20 pct. van de aankoop-prijs (inclusief BTW) met een maximum van 200 euro.

Artikel 5

Om in aanmerking te komen voor de premie, moet de aanvrager voldoen aan alle volgende voorwaarden :

- geen premie hebben gekregen in de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag ;
- zich ertoe verbinden, op straffe van terugbetaling van de premie, het rijwiel niet te verkopen of van de hand te doen in een periode van vijf jaar.

Artikel 6

Onder voorbehoud van nadere regels die door de Regering moeten worden vastgesteld, moet de premieaanvraag schriftelijk en uiterlijk zes maanden na de facturatedatum ingediend worden bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De datum waarop de aanvraag toekomt bij het Gewest, wordt beschouwd als de officiële datum van de aanvraag.

Om volledig te zijn, moet het dossier van de aanvrager de volgende documenten bevatten :

- het behoorlijke ingevulde, gedateerde en ondertekende aanvraagformulier ;
- de ondertekende overeenkomst tot toekenning van de premie ;
- de verbintenis, middels een verklaring op erewoord dat, zolang de overeenkomst loopt, het elektrisch ondersteunde rijwiel niet wordt doorverkocht, op straffe van terugbetaling van de subsidie aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- een kopie van de aankoopfactuur of, in voorkomend geval, van de factuur voor de installatie van de elektrische aanpassingskit ;
- een attest dat aantoont dat het rijwiel gegraveerd is.

Article 7

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Marc LOEWENSTEIN (F)

Artikel 7

De ordonnantie treedt in werking de dag waarop ze wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.