

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

---

GEWONE ZITTING 2009-2010

21 MEI 2010

---

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot regeling van de uitbating van  
een openbaar geautomatiseerd  
fietsverhuursysteem**

---

#### Memorie van toelichting

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft sedert 1990 zijn streven bevestigd naar een netwerk van stedelijk openbaar vervoer dat efficiëntie, snelheid, veiligheid en comfort combineert. Deze doelstelling gaat onder meer gepaard met :

- de promotie van vervoer voor allen tegen de geringste kostprijs voor de samenleving;
- de verhoging van de frequentie en de verfijning van het netwerk, en in het algemeen een betere dienstverlening aan het cliënteel <sup>(1)</sup>.

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de ordonnantie van 19 april 2007 houdende diverse bepalingen inzake openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd er recent vastgesteld dat deze elementen bijzonder actueel blijven en zelfs worden aangescherpt door een drievoudige context die te ma-

---

(1) Ontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, memorie van toelichting, Parl. doc., Brussels Hoofdstedelijk Parlement, zitting 1990-1991, A.-71/1, p. 1.

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2009-2010

21 MAI 2010

---

### PROJET D'ORDONNANCE

**réglant l'exploitation  
d'un service public  
de location automatisée de vélos**

---

#### Exposé des motifs

Depuis 1990, la Région de Bruxelles-Capitale poursuit ses efforts afin de créer un réseau de transport en commun urbain qui combine efficacité, rapidité, sécurité et confort. La réalisation de cet objectif entraîne entre autres :

- la promotion de moyens de transport accessibles à tous et à moindre coût pour la société;
- l'augmentation des fréquences, l'amélioration du réseau, et de manière générale un meilleur service à la clientèle <sup>(1)</sup>.

Suite à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 19 avril 2007 portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, il a été récemment constaté que ces éléments restent particulièrement actuels et se trouvent même renforcés par un contexte reposant sur trois éléments

---

(1) Projet d'ordonnance relatif à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, exposé des motifs, Doc. parl., Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, session 1990-1991, A.-71/1, p. 1.

ken heeft met mobiliteit, ecologie en economie en dit zowel op het interne, internationale als Europese vlak <sup>(2)</sup>.

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in haar beleidsverklaring op het vlak van de mobiliteit gewezen op het belang van de « zachte verplaatsingen » (te voet of per fiets) als alternatief voor de wagen.

Met het oog op de realisatie van voormelde doelstellingen inzake mobiliteit in het algemeen en inzake « zachte verplaatsingen » in het bijzonder, strekt dit ontwerp van ordonnantie ertoe een openbare dienst op te richten die bestaat uit de organisatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem voor personen op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dergelijk geautomatiseerd fietsverhuursysteem is in diverse grote Europese steden operationeel en heeft in de praktijk reeds bewezen een uitermate nuttige aanvulling te kunnen vormen op andere vormen van personenvervoer in een grootstedelijke context. Het biedt tevens een antwoord op het mobiliteitsvraagstuk dat zich in zulke omgeving stelt.

Gelet op de specifieke know-how die vereist is voor de uitbouw en de uitbating van voormelde openbare dienst en rekening houdend met de bekommernis om vervoer te organiseren tegen de geringste kostprijs voor de samenleving, dient de Regering gemachtigd te worden om de exploitatie van de openbare dienst tijdelijk toe te vertrouwen aan een of meerdere particulieren (natuurlijke of rechtspersonen, concessiehouder(s) genoemd) onder de vorm van een concessie van openbare dienst.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet daartoe in de mogelijkheid tot het afsluiten van een overeenkomst tussen de Regering en de concessiehouder. Een aantal essentiële modaliteiten en (minimum)vereisten die de uitbater van voormelde openbare dienst dient na te leven, worden in dat verband vastgelegd in het ontwerp van ordonnantie.

## Commentaar bij de artikelen

### Artikel 2

De eerste paragraaf van deze bepaling betreft de oprichting in van een nieuwe openbare dienst, belast met de organisatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem voor personen op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tevens wordt de Regering de mogelijkheid geboden om een of meerdere particulieren te belasten met de exploitatie van voormelde openbare dienst.

De rechtsfiguur van de concessie van openbare dienst biedt enerzijds het voordeel dat de exploitatie van de openbare dienst houdende de organisatie van een geauto-

(2) Ontwerp van ordonnantie houdende diverse bepalingen inzake openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, memorie van toelichting, Parl. doc., Brussels Hoofdstedelijk Parlement, zitting 2006-2007, A.-348/1, p. 2.

qui sont la mobilité, l'écologie et l'économie, et ce tant sur le plan national, qu'international et européen <sup>(2)</sup>.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a, dans sa déclaration de politique en matière de mobilité, attiré l'attention sur l'importance des « déplacements doux » (à pieds ou à vélo) comme alternative à la voiture.

En vue de la réalisation des objectifs précités en matière de mobilité en général et en matière de « mobilité douce » en particulier, ce projet d'ordonnance vise à créer un service public chargé de l'organisation d'un système de location de vélos automatisé réservé aux personnes désirant se déplacer sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. De tels systèmes existent déjà dans plusieurs grandes villes européennes. Dans la pratique, ils se sont avérés une alternative particulièrement utile aux autres formes de transport de personnes dans le contexte de ces métropoles. Il offre également une réponse aux problèmes de mobilité qui se posent dans de tels environnements.

Étant donné le savoir-faire spécifique nécessaire au développement et à l'exploitation d'un tel service public et compte tenu des difficultés à instaurer un système de transport à moindre coût pour la société, le Gouvernement doit être habilité à confier temporairement l'exploitation de ce service public à un ou plusieurs particuliers (personnes physiques ou morales de droit privé, appelées concessionnaire(s)) sous la forme d'une concession de service public.

A cet effet, le projet d'ordonnance prévoit la possibilité de conclure un accord entre le Gouvernement et le concessionnaire et fixe, dans ce cadre, certaines modalités essentielles et exigences (minimums) devant être respectées par l'exploitant du service public précité.

## Commentaire des articles

### Article 2

Le premier paragraphe de cette disposition concerne la création d'un nouveau service public chargé de l'organisation d'un système de location de vélos automatisé réservé aux personnes désirant se déplacer sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Gouvernement a également obtenu la possibilité de charger un ou plusieurs particuliers de l'exploitation dudit service public.

Le caractère juridique de la concession de service public offre d'une part l'avantage que l'exploitation de ce service public chargé de l'organisation d'un système de location

(2) Projet d'ordonnance portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, exposé des motifs, Doc. parl., Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, session 2006-07, A.-348/1, p.2.

matiseerd fietsverhuursysteem voor personen, door een of meerdere particulieren (concessiehouder(s) genoemd) zal worden verricht onder gezag van de Regering en mits naleving van de door haar bepaalde voorwaarden. Anderzijds zal/zullen de concessiehouder(s) ertoe gehouden zijn voormelde openbare dienst te exploiteren op eigen kosten en risico's, tegen een vergoeding, die ten dele zal worden verhaald op de gebruikers van het fietsverhuursysteem.

In een tweede paragraaf wordt de Regering gemachtigd om de concessiehouder(s) aan te duiden. Hoewel de regeling inzake overheidsopdrachten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten principieel niet van toepassing is op de concessies van openbare dienst, zal er gewaakt dienen te worden over de naleving van de regels inzake de eerlijke en vrije mededinging.

Tenslotte voorziet de derde paragraaf van dit artikel in het afsluiten van een formele (concessie)overeenkomst tussen de Regering en de concessiehouder. Een aantal essentiële modaliteiten en (minimum)vereisten die de uitbater van voormelde openbare dienst dient na te leven, worden in dat verband vastgelegd in het ontwerp van ordonnantie.

Ten eerste wordt een maximumduur van twintig jaar opgelegd, teneinde rekening te houden met het Europese recht en in het bijzonder met de vereiste van proportionaliteit. Dit houdt in dat de duur van de concessie van openbare dienst de vrije mededinging niet verder mag beperken dan nodig is voor de afschrijvingen op investeringen. Er dient eveneens een redelijke vergoeding voorzien te worden voor het door de concessiehouder geïnvesteerde kapitaal. De gekozen maximumduur is in dat verband gelijkaardig aan analoge geautomatiseerde fietsverhuursystemen in diverse andere Europese en wereldsteden.

Voorts is het essentieel dat de concessieovereenkomst enerzijds de concessiehouder verplicht om de werking van bedoelde openbare dienst permanent te verzekeren, hetzij 7 dagen per week en 24 uur per dag, en anderzijds dat de concessiehouder de uitbating van het systeem over het gehele grondgebied van het Gewest verzekert. Enkel op die manier kan de openbare dienst immers uitgroeien tot een succes en een volwaardig alternatief voor bestaande vervoermiddelen. Er dient uiteraard wel rekening mee gehouden te worden dat er een opstartfase nodig zal zijn, waarin deze voorwaarden niet volledig zullen vervuld zijn. Het gaat immers om een nieuwe openbare dienst, die op het terrein geleidelijk aan dient te worden uitgebouwd.

Een laatste vereiste is dat de financiering van de openbare dienst minstens ten dele zal bestaan uit een vergoeding die verhaald wordt op de gebruikers ervan.

### Artikel 3

De inwerkingtreding van de ordonnantie op 1 januari 2008 is onontbeerlijk voor het verwezenlijken van een

de vélos automatisé pour des personnes sera assurée par un ou plusieurs particuliers (appelés concessionnaire(s)), sous l'autorité du Gouvernement, et moyennant le respect de conditions fixées par lui. D'autre part, le/les concessionnaire(s) seront tenus d'exploiter le service public précité à leurs frais et risques, contre une indemnité qui sera partiellement récupérée sur le prix payé par les usagers du système de location de vélos.

Dans un deuxième paragraphe, le Gouvernement est habilité à désigner le/les concessionnaire(s). Bien que la réglementation en matière de marchés publics de travaux, de fournitures et de services ne soit, par principe, pas d'application en ce qui concerne les concessions de service public, il faudra veiller au respect des règles en matière de concurrence loyale et libre.

Enfin, le troisième paragraphe de cet article prévoit la conclusion d'un accord (de concession) formel entre le Gouvernement et le concessionnaire. Le projet d'ordonnance fixe à cet effet certaines modalités essentielles et exigences (minimums) devant être respectées par l'exploitant du service public précité.

Premièrement, une durée maximum de vingt ans est imposée afin de respecter le droit européen et en particulier les exigences de proportionnalité. Ceci implique que la durée de la concession de service public ne peut pas entraver la libre concurrence plus que ce qui est nécessaire en matière d'amortissements sur investissements. Une indemnité raisonnable pour le capital investi par le concessionnaire doit également être assurée. C'est pourquoi la durée maximale choisie est comparable à celle des systèmes analogues de location de vélos automatisés implantés dans plusieurs autres villes en Europe et dans le monde.

Il est en outre essentiel que le contrat de concession impose au concessionnaire d'assurer le fonctionnement du service public concerné d'une part de façon permanente, à savoir 7 jours par semaine et 24 heures par jour, et d'autre part sur la totalité du territoire régional. En effet, ce n'est que de cette manière que le service public pourra prospérer et devenir une alternative à part entière aux moyens de transport déjà existants. Naturellement, il faudra tenir compte du fait qu'une phase de lancement sera nécessaire pendant laquelle toutes les conditions ne seront pas remplies étant donné qu'il s'agit d'un nouveau service public qui devra se développer sur le terrain, petit à petit.

Un dernier impératif est qu'au moins une partie du financement de ce service public provienne d'une indemnité récupérée sur les usagers de ce service.

### Article 3

L'entrée en vigueur de l'ordonnance au 1<sup>er</sup> janvier 2008 est indispensable à la réalisation d'un objectif d'intérêt gé-

doelstelling van algemeen belang, zijnde de goede werking en het voortzetten van de openbare dienst van geautomatiseerd fietsverhuursysteem. Bovendien brengt deze retroactiviteit geen schade toe aan de rechten van derden.

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

Brigitte GROUWELS

néral, à savoir le bon fonctionnement et la continuité du service public de location automatisée de vélos. Par ailleurs, cette rétroactivité ne porte atteinte à aucun droit acquis de tiers.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Transports et des Travaux Publics,

Brigitte GROUWELS

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

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**bepalende de exploitatie van een openbare dienst  
geautomatiseerde fietsverhuur**

DE REGERING,

Op voorstel van de Minister van Vervoer,

BESLUIT :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie bepaalt een bevoegdheid opgenomen in het artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

§ 1. – Er wordt een openbare dienst opgericht, die belast wordt met de organisatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem ten behoeve van het personenvervoer op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering werd opgedragen de tijdelijke exploitatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem toe te kennen aan een of meerdere, privaatrechtelijke of publiekrechtelijke, rechtspersonen, onder de vorm van een concessie van openbaar nut.

§ 2. – Bij de aanwerving van de titularis van de concessie zoals vermeld in § 1, hierna de concessiehouder genaamd, zal de Regering rekening moeten houden met de regels van de vrije concurrentie.

§ 3. – De Regering en de concessiehouder sluiten een contract af, waarin de modaliteiten en de voorwaarden beschreven staan die ten grondslag liggen aan de exploitatie van een openbare dienst waarover sprake is in § 1. De overeenkomst wordt afgesloten voor een maximale duur van 20 jaar. Ze verplicht de concessiehouder minimum tot de oprichting van een dienst zoals bepaald onder § 1, zo nodig na een opstartfase, en vraagt eveneens een gewaarborgde opening van 7 dagen per week en 24 uur per dag op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarenboven wordt nog aangehaald dat de financiering van de exploitatie van de openbare dienst zoals beschreven onder § 1, zo min mogelijk ten laste van de gebruikers moet vallen.

*Artikel 3*

De bepalingen van deze ordonnantie treden in werking op 1 januari 2008.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOUMIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ETAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**réglant l'exploitation d'un service public  
de location automatisée de vélos**

LE GOUVERNEMENT,

Sur la proposition de la Ministre des Transports,

ARRÊTE :

*Article 1<sup>er</sup>*

Cette ordonnance règle une compétence comprise dans l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

§ 1<sup>er</sup>. – Il est institué un service public concernant l'organisation d'un système automatisé de location de vélos pour le transport de personnes sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est mandaté pour attribuer à une ou plusieurs personnes juridiques, privées ou publiques, l'exploitation d'un service automatisé de location de vélos à titre temporaire, sous forme d'une concession d'utilité publique.

§ 2. – Le Gouvernement engage le titulaire de la concession prévue au § 1<sup>er</sup>, dénommé ci-après le concessionnaire, en tenant compte des règles de libre concurrence.

§ 3. – Entre le Gouvernement et le concessionnaire, un contrat est conclu dans lequel figurent les modalités et les conditions qui président à l'exploitation dudit service public tel que décrit au § 1<sup>er</sup>. La convention est conclue pour une durée limitée à maximum 20 ans. Elle impose au concessionnaire, au minimum, l'obligation de mettre en œuvre un pareil service tel que prévu au § 1<sup>er</sup>, au cas échéant, après une phase de mise en route, en garantissant une ouverture 7 jours par semaine et 24 heures par jour sur l'intégralité du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et en mettant le financement de l'exploitation au minimum à charge des usagers du service public tel que décrit au § 1<sup>er</sup>.

*Article 3*

Les dispositions de la présente ordonnance entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Bruxelles,

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Charles PICQUE

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

Brigitte GROUWELS

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

Charles PICQUE

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,  
chargée des Transports et des Travaux Publics,

Brigitte GROUWELS

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 19 november 2009 door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van « ordonnantie bepalende de exploitatie van een openbare dienst geautomatiseerde fietsverhuur », heeft het volgende advies (nr. 47.464/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

### ALGEMENE OPMERKINGEN

#### Gemeenschapsrecht

1. Het voorontwerp strekt ertoe een openbare dienst op te richten voor geautomatiseerde fietsverhuur en de regering (met terugwerking) te machtigen om het beheer ervan in concessie te geven door het sluiten van een overeenkomst inzake concessie van openbare dienst.

Artikel 17 van richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten bepaalt dat een concessie van openbare dienst geen overheidsopdracht is die valt onder de regels inzake aanbesteding die in de richtlijn worden vastgesteld.

De vraag of, in het kader van het gemeenschapsrecht, de overeenkomst die de regering bij het voorontwerp gemachtigd zou worden te sluiten een overheidsopdracht is voor aanneming van diensten, dan wel een concessie van openbare dienst, is evenwel niet afhankelijk van de benaming die de steller van het voorontwerp eraan geeft, maar van de criteria die worden gehanteerd in het gemeenschapsrecht en in de eerste plaats van de wijze waarop de dienstverlener wordt bezoldigd en waarop hij het financiële risico draagt dat verbonden is aan de exploitatie van de dienst die hem wordt toevertrouwd (<sup>1</sup>).

Aangezien de wijze waarop de concessiehouder wordt bezoldigd niet voldoende duidelijk wordt vastgesteld in het voorontwerp, is het niet mogelijk te bepalen of de concessieovereenkomst waarin het voorziet een concessie van openbare dienst is in de zin van het gemeenschapsrecht.

Dit advies wordt onder dat voorbehoud verstrekt.

2. Hoewel de overeenkomst die de regering bij het voorontwerp gemachtigd zou zijn te sluiten voldoet aan de opgelegde voorwaarden om te worden aangemerkt als een concessie van openbare dienst, wordt de steller van het ontwerp gewezen op artikel 106 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (oud artikel 86 VEG) dat als volgt luidt :

« 1. De lidstaten nemen of handhaven met betrekking tot de openbare bedrijven en de ondernemingen waaraan zij bijzondere of uitsluitende rechten verlenen, geen enkele maatregel welke in strijd is met de regels van de Verdragen, met name die bedoeld in de artikelen 18 en 101 tot en met 109.

(1) Zie inzonderheid NIHOUL, P., « *Les marchés publics dans l'Union européenne (2006-2007)* », *Journal de droit européen*, 2008, blz. 280 en 281.

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, le 19 novembre 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos », a donné l'avis (n° 47.464/4) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES

#### Droit communautaire

1. L'avant-projet vise à instituer un service public de location automatisée de vélos et à habiliter (rétroactivement) le Gouvernement à concéder la gestion de ce service public par la conclusion d'un contrat de concession de service public.

L'article 17 de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, dispose qu'une concession de service public ne constitue pas un marché public soumis aux règles de passation qu'elle énonce.

La question de savoir si, en droit communautaire, la convention que l'avant-projet vise à habiliter le Gouvernement à conclure constitue un marché public de service ou une concession de service public ne dépend cependant pas de la qualification que lui donne l'auteur de l'avant-projet mais bien des critères utilisés en droit communautaire et, au premier chef, du mode de rémunération du prestataire de service et de sa prise en charge du risque financier lié à l'exploitation du service qui lui est confié (<sup>1</sup>).

Le mode de rémunération du concessionnaire n'étant pas déterminé avec suffisamment de précision par l'avant-projet, il n'est pas possible de déterminer si le contrat de concession qu'il prévoit constitue bien une concession de service public au sens du droit communautaire.

C'est sous cette réserve que le présent avis est donné.

2. Même si la convention que l'avant-projet vise à habiliter le Gouvernement à conclure satisfait aux conditions imposées pour être qualifiée de concession de service public, l'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur l'article 106 du TFUE (ex-article 86 CE), lequel dispose :

« 1. Les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édictent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles des traités, notamment à celles prévues aux articles 18 et 101 à 109 inclus.

(1) Voir notamment NIHOUL, P., « *Les marchés publics dans l'Union européenne (2006-2007)* », *Journal de droit européen*, 2008, pp. 280 et 281.

2. De ondernemingen belast met het beheer van diensten van algemeen economisch belang of die het karakter dragen van een fiscaal monopolie, vallen onder de regels van de Verdragen, met name onder de mededingingsregels, voor zover de toepassing daarvan de vervulling, in feite of in rechte, van de hun toevertrouwde bijzondere taak niet verhindert. De ontwikkeling van het handelsverkeer mag niet worden beïnvloed in een mate die strijdig is met het belang van de Unie.

3. De Commissie waakt voor de toepassing van dit artikel en richt, voor zover nodig, passende richtlijnen of besluiten tot de lidstaten. ».

Het voorontwerp zal conform deze bepaling moeten worden uitgevoerd<sup>(2)</sup>.

### Indiening van het voorontwerp

Het voorontwerp moet worden voorafgegaan door een indieningsbesluit<sup>(3)</sup>.

### BIJZONDERE BEPALINGEN

#### Dispositief

##### Artikel 1

Overeenkomstig artikel 8 van de voormelde bijzondere wet van 12 januari 1989 moet artikel 1 van het voorontwerp geredigeerd worden als volgt :

« Artikel 1. – Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet. ».

##### Artikel 2

1. In artikel 2, § 1 (lees : eerste lid<sup>(4)</sup>) van het voorontwerp moeten de woorden « werd opgedragen » vervangen worden door de woorden « wordt gemachtigd » om beter overeen te stemmen met de beschrijving die van het ontwerp wordt gegeven in de memorie van toelichting in de vierde en vijfde alinea van afdeling 1 « Algemeen ».

2. Artikel 2, § 3 (lees : derde lid) van het voorontwerp bepaalt dat de concessieovereenkomst de concessiehouder onder meer verplicht de in concessie gegeven dienst zo op te richten « dat de financiering van de exploitatie van de openbare dienst zoals beschreven onder § 1, zo min mogelijk ten laste van de gebruikers moet vallen »<sup>(5)</sup>.

In de commentaar bij deze bepaling wordt het volgende gepreciseerd :

- (2) In verband met de strekking van deze bepaling, zie inzonderheid : DURVIAUX, A.-L., *Logique de marché et marché public en droit communautaire. Analyse critique d'un système*, Brussel, Larcier, 2006, blz. 340 e.v.
- (3) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, 2008, formule F 5, (www.raadvst-consetat.be, tab « Wetgevingstechniek »).
- (4) Er is geen reden om artikel 2 van het voorontwerp in te delen in paragrafen daar geen van die paragrafen meer dan één lid bevat. Zie Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, 2008, aanbeveling nr. 57.3, (www.raadvst-consetat.be), tab « Wetgevingstechniek ».
- (5) De Franse tekst van deze bepaling luidt zijnerzijds : « *et en mettant le financement de l'exploitation au minimum à charge des usagers du service public tel que décrit au § 1<sup>er</sup>* ».

2. Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union.

3. La Commission veille à l'application des dispositions du présent article et adresse, en tant que de besoin, les directives ou décisions appropriées aux États membres. ».

L'exécution de l'avant-projet devra être conforme à cette disposition<sup>(2)</sup>.

### Présentation de l'avant-projet

L'avant-projet doit être précédé d'un arrêté de présentation<sup>(3)</sup>.

### OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

#### Dispositif

##### Article 1<sup>er</sup>

Conformément à l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 précitée, l'article 1<sup>er</sup> de l'avant-projet doit être rédigé comme suit :

« Article 1<sup>er</sup>. – La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution. ».

##### Article 2

1. À l'article 2, § 1<sup>er</sup> (lire : alinéa 1<sup>er</sup><sup>(4)</sup>), de l'avant-projet, les termes « est mandaté pour » doivent être remplacés par les mots « est autorisé à », afin de mieux correspondre à la description qui est donnée du projet dans l'exposé des motifs, aux alinéas 4 et 5 de la section 1 « Généralités ».

2. L'article 2, § 3 (lire : alinéa 3), de l'avant-projet dispose que la convention de concession impose, notamment, au concessionnaire de mettre en œuvre le service concédé « en mettant le financement de l'exploitation au minimum à charge des usagers du service public tel que décrit au § 1<sup>er</sup> »<sup>(5)</sup>.

Le commentaire de cette disposition précise à cet égard :

- (2) Sur la portée de cette disposition, voir notamment : DURVIAUX, A.-L., *Logique de marché et marché public en droit communautaire. Analyse critique d'un système*, Bruxelles, Larcier, 2006, pp. 340 et suivantes.
- (3) Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, 2008, formule F 5, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative ».
- (4) La division de l'article 2 de l'avant-projet en paragraphes ne se justifie pas, aucun de ces paragraphes ne comportant plus d'un alinéa. Voir Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, 2008, recommandation n/ 57.3, www.raadvstconsetat.be, onglet « Technique législative ».
- (5) Le texte néerlandais de cette disposition énonce quant à lui : « *Daarenboven wordt nog aangehaald dat de financiering van de exploitatie van de openbare dienst zoals beschreven onder § 1, zo min mogelijk ten laste van de gebruikers moet vallen.* ».



« Tenslotte wordt nog vereist dat de financiering van de openbare dienst minstens ten dele zal bestaan uit een vergoeding die verhaald wordt op de gebruikers ervan. ».

De voorliggende bepaling moet worden herzien om de bedoeling op dat punt van de steller ervan duidelijker tot uiting te brengen. Er moet eveneens voor gezorgd worden dat de Franse en de Nederlandse versie met elkaar overeenstemmen.

Voor het overige wordt verwezen naar algemene opmerking nr. 1.

De kamer was samengesteld uit

De heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	L. DETROUX,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

*De Griffier,*

C. GIGOT

*De Voorzitter,*

P. LIÉNARDY

« Un dernier impératif est qu'au moins une partie du financement de ce service public provienne d'une indemnité récupérée sur les usagers de ce service. ».

La disposition à l'examen sera revue afin d'y exprimer plus précisément l'intention de son auteur sur ce point. Il conviendra également de veiller à la concordance des deux versions linguistiques du texte.

Pour le surplus, il est renvoyé à l'observation générale n° 1.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
	L. DETROUX,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

*Le Griffier,*

C. GIGOT

*Le Président,*

P. LIÉNARDY

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****tot regeling van de uitbating van  
een openbaar geautomatiseerd  
fietsverhuursysteem**

DE REGERING,

Op voorstel van de Minister van Vervoer,

BESLUIT :

De Minister van Vervoer is belast met het voorstellen aan het Parlement van het ontwerp van ordonnantie waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Er wordt een openbare dienst opgericht, die belast wordt met de organisatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem ten behoeve van het personenvervoer op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering werd gemachtigd de tijdelijke exploitatie van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem toe te kennen aan een of meerdere, privaatrechtelijke of publiekrechtelijke, rechtspersonen, onder de vorm van een concessie van openbaar nut.

Bij de aanwerving van de titularis van de concessie zoals vernoemd in lid 1, hierna de concessiehouder genaamd, zal de Regering rekening moeten houden met de regels van de vrije concurrentie.

De Regering en de concessiehouder sluiten een contract af, waarin de modaliteiten en de voorwaarden beschreven staan die ten grondslag liggen aan de exploitatie van een openbare dienst waarover sprake is in lid 1. De overeenkomst wordt afgesloten voor een maximale duur van 20 jaar. Ze verplicht de concessiehouder minimum tot de oprichting van een dienst zoals bepaald onder lid 1, zo nodig na een opstartfase, en vraagt eveneens een gewaarborgde opening van 7 dagen per week en 24 uur per dag op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tenslotte is het noodzakelijk dat de financiering van deze openbare dienst minstens ten dele afkomstig is van een vergoeding die verhaald wordt op de gebruikers van deze dienst.

**PROJET D'ORDONNANCE****réglant l'exploitation  
d'un service public  
de location automatisée de vélos**

LE GOUVERNEMENT,

Sur la proposition de la Ministre des Transports,

ARRÊTE :

La Ministre des Transports est chargée de présenter au Parlement le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

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

*Article 2*

Il est institué un service public concernant l'organisation d'un système automatisé de location de vélos pour le transport de personnes sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est autorisé à attribuer à une ou plusieurs personnes juridiques, privées ou publiques, l'exploitation d'un service automatisé de location de vélos à titre temporaire, sous forme d'une concession d'utilité publique.

Le Gouvernement engage le titulaire de la concession prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup>, dénommé ci-après le concessionnaire, en tenant compte des règles de libre concurrence.

Entre le Gouvernement et le concessionnaire, un contrat est conclu dans lequel figurent les modalités et les conditions qui président à l'exploitation dudit service public tel que décrit à l'alinéa 1<sup>er</sup>. La convention est conclue pour une durée limitée à maximum 20 ans. Elle impose au concessionnaire, au minimum, l'obligation de mettre en œuvre un pareil service tel que prévu à l'alinéa 1<sup>er</sup>, au cas échéant, après une phase de mise en route, en garantissant une ouverture 7 jours par semaine et 24 heures par jour sur l'intégralité du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Enfin, il est nécessaire que le financement de ce service public provienne au moins partiellement d'une contribution payée par les utilisateurs de ce service.

*Artikel 3*

De bepalingen van deze ordonnantie treden in werking op 1 januari 2008.

Brussel, 29 april 2010.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Charles PICQUE

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

Brigitte GROUWELS

*Article 3*

Les dispositions de la présente ordonnance entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Bruxelles, le 29 avril 2010.

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

Charles PICQUE

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Transports et des Travaux Publics,

Brigitte GROUWELS

