



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2023-2024

24 NOVEMBER 2023

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met het  
samenwerkingsakkoord van 26 april 2023  
tussen de federale Staat, het Waals  
Gewest, het Vlaams Gewest en het  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot  
oprichting van het Centraal fietsregister**

**Memorie van toelichting**

Dit ontwerp strekt ertoe om instemming te verlenen met het samenwerkingsakkoord van 26 april 2023 tussen de federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het Centraal fietsregister.

Dit samenwerkingsakkoord beoogt de invoering van een nieuw, nationaal systeem voor fietsmarkering en de oprichting van een centraal fietsregister om het gebruik van de fiets te ondersteunen in het kader van de ecologische transitie.

*De maatschappelijke baten van fietsverplaatsingen*

Fietsen is een efficiënte, zuinige, snelle en milieuvriendelijke manier om zich te verplaatsen. De voordelen zijn zowel individueel als maatschappelijk.

In een stedelijke context wordt fietsen erkend als de snelste verplaatsingsmanier voor afstanden van ongeveer 2 tot 5 km.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

24 NOVEMBRE 2023

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

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à l'accord de  
coopération du 26 avril 2023 entre  
l'État fédéral, la Région wallonne,  
la Région flamande et la Région de  
Bruxelles-Capitale portant création  
du Registre central des cycles**

**Exposé des motifs**

Le présent projet a pour objet de donner assentiment à l'accord de coopération du 26 avril 2023 entre l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale portant création du Registre central des cycles.

Cet accord de coopération vise à introduire un nouveau système national de marquage des cycles et à établir un registre central des cycles afin de soutenir leur utilisation dans le cadre de la transition écologique.

*Les bénéfices sociaux des déplacements à vélo*

Le vélo est un mode de déplacement efficace, économe, rapide et écologique. Ses avantages sont tant individuels que sociétaux.

Le vélo est reconnu comme le moyen le plus rapide pour se déplacer dans un rayon de 2 à 5 km en ville.

De fiets heeft weinig ruimte nodig, zowel voor zijn ritten als voor het parkeren: hij helpt files in stedelijke gebieden en de vervuiling die ze veroorzaken te verminderen.

Het fietsgebruik is kostenbesparend voor zowel fietsers als voor de maatschappij.

Als niet-vervuilend verplaatsingsmiddel draagt fietsen bij tot een betere luchtkwaliteit. Fietsen is een onmisbaar middel in de strijd tegen klimaatverandering.

Fietsen creëert veel banen in verschillende sectoren van de economie: van verkoop tot onderhoud, van de productie tot de marketing van bijhorende producten, opleiding, leveringen, de toeristische sector, enz.

Jaarlijks voorkomt fietsen in België 1.294 vroegtijdige sterfgevallen, zo blijkt uit een studie van Vias Institute in 2022. Het risico op vroegtijdig overlijden ligt 10% lager in vergelijking met mensen die niet fietsen.

De Wereldgezondheidsorganisatie beveelt aan om 30 minuten per dag te bewegen om gezond te blijven. Regelmatig fietsen helpt om dit doel te bereiken en in een betere fysieke conditie te blijven. Tegelijkertijd worden de risico's op hart- en vaatziekten, diabetes en obesitas verminderd. Fietsen bevordert ook het mentale welzijn door endorfines vrij te maken en het serotoninegehalte te verhogen. Deze moleculen beïnvloeden de gemoedstoestand, energie en vermoeidheid. Door de fysieke en mentale gezondheid van zijn gebruikers te verbeteren, draagt de fiets bij aan aanzienlijke besparingen op gewestelijke en federale uitgaven voor gezondheidszorg.

Kortom, fietsen is niet alleen goed voor onze gezondheid en het klimaat, het is ook goed voor onze portemonnee en de economie van ons land. Omwille van de meerwaarde van de fiets moet de overheid het fietsgebruik dan ook actief stimuleren.

#### *Algemene overwegingen in de strijd tegen fietsdiefstal*

Fietsdiefstal geldt als een van de grootste nadelen die inherent zijn aan verplaatsingen met de fiets in vergelijking met andere verplaatsingsmiddelen, zo blijkt uit een representatieve enquête gepubliceerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2022. Voor elke eigenaar brengt de diefstal van een fiets een economisch en psychosociaal ongemak met zich mee.

Volgens een ander rapport dat in 2021 werd gemaakt door Pro Vélo in opdracht van Brussel Mobiliteit stopt 11%

Le vélo a besoin de peu de place, tant pour ses déplacements que pour son stationnement: il permet de réduire les embouteillages en milieu urbain et la pollution que ceux-ci génèrent.

L'usage du vélo permet de faire des économies tant pour les cyclistes que pour la société.

Comme mode de déplacement non polluant, il contribue à une meilleure qualité de l'air. Le vélo est un incontournable de la lutte contre les changements climatiques.

Le vélo crée de nombreux emplois dans différents secteurs de l'économie: de la vente à l'entretien, de la création à la commercialisation de produits dérivés, la formation, les livraisons, le secteur du tourisme, etc.

Chaque année, l'utilisation du vélo en Belgique permet d'éviter 1.294 décès prématurés, comme l'a montré une étude publiée par Vias Institute en 2022. Les risques de mort prématurée sont réduits de 10 % par rapport à ceux qui ne font pas de vélo.

L'Organisation Mondiale de la Santé recommande de faire 30 minutes d'exercice par jour pour rester en bonne santé. Rouler à vélo de façon régulière permet d'atteindre cet objectif et de rester en meilleure forme physique. En parallèle, les risques de maladies cardiovasculaires, de diabète et d'obésité sont diminués. L'utilisation du vélo favorise également le bien-être mental en libérant des endorphines et en augmentant le taux de sérotonine. Ces molécules influencent notamment l'état d'esprit, l'énergie et la fatigue. Améliorant la santé physique et mentale de ses utilisateurs, le vélo contribue donc à des économies importantes en dépenses de soins de santé régionaux et fédéraux.

En conclusion, le vélo n'est pas seulement bon pour notre santé et pour le climat, il l'est aussi pour notre portefeuille et l'économie de notre pays. La plus-value du vélo mérite donc une stimulation active de son usage par les pouvoirs publics.

#### *Considérations générales quant à la lutte contre le vol de vélos*

Le vol de vélos est considéré comme l'un des désavantages majeurs inhérents aux déplacements à vélo en comparaison à d'autres modes de déplacement, comme le montre une enquête représentative publiée par le SPF Mobilité et Transports en 2022. Le vol d'un vélo constitue pour tout propriétaire un désagrément économique et psychosocial.

Il ressort d'un autre rapport réalisé en 2021 par Pro Vélo pour le compte de Bruxelles Mobilité que 11 %

van de Brusselse slachtoffers van fietsdiefstal met fietsen. Dit aandeel stijgt zelfs tot 20% voor degenen die zich sedert minder dan 3 jaar met de fiets verplaatsen. Wij zien dus dat beginners gevoeliger zijn voor fietsdiefstal. Als wij het aantal fietsgebruikers willen verhogen, is het daarom essentieel om de strijd tegen fietsdiefstal aan te gaan. Een ondoeltreffende bestrijding kan een grotere impact hebben op mensen uit een precair milieu, aangezien het voor hen niet evident is om na diefstal een nieuwe fiets te kopen.

Volgens ditzelfde onderzoek van Pro Vélo werd in 2020 bij 17,7% van de ondervraagde Brusselse gebruikers de fiets gestolen. In 2021 werd 76% van de fietsdiefstallen bij de politie gemeld, maar slechts 4% van de gestolen fietsen werd teruggevonden. Volgens de Federale Politie werden in 2021 in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 4.357 fietsen gestolen gemeld.

Op Vlaams niveau blijkt uit een enquête van Fietsberaad Vlaanderen in 2022 met een steekproef van ongeveer 3.000 mensen (“FietsDNA Vlaanderen”) dat 11% van de Vlamingen het afgelopen jaar slachtoffer werd van fietsdiefstal. Hiervan meldde 68% de diefstal bij de politie. 63% van de Vlamingen zegt ook bang te zijn voor fietsdiefstal wanneer ze hun fiets parkeren.

Met 25 tot 30.000 jaarlijkse aangiftes van fietsdiefstal in het hele land – vermoedelijk een onderschatting (ongeveer 70 per dag) – is fietsdiefstal een echte plaag. Op basis van deze cijfers is het duidelijk dat fietsdiefstal een onmiskenbare rem is voor het fietsgebruik, vooral voor nieuwe fietsers en voor minder bedeelde burgers. Wanneer een burger één of meerder keer van zijn fiets wordt beroofd, kan dit hem ontmoedigen om te fietsen, of fietsen zelfs onmogelijk maken bij gebrek aan financiële middelen. Dit ondermijnt de federale en gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen.

Een ander onderzoek, gepubliceerd door Vias Institute in 2022, toont aan dat de politie deze strijd tegen fietsdiefstal momenteel niet met alle kracht kan voeren bij gebrek aan een algemeen nationaal systeem.

Daarom moet de strijd tegen fietsdiefstal via verschillende invalshoeken gevoerd worden, zowel vanuit het oogpunt van mobiliteit, preventie als repressie. Daarbij moeten alle overheidsniveaus worden betrokken.

#### *Beleidsdoelstellingen voor mobiliteit en de modal shift*

Gezien de enorme maatschappelijke baten van fietsverplaatsingen, wordt dit verplaatsingsmiddel actief gepromoot door de federale en gewestelijke overheden, die allemaal bevoegd zijn voor fietsmobiliteit.

des victimes de vol bruxelloises abandonnent ce mode de déplacement après un vol; cette part grimpe même à 20 % pour les usagers qui pratiquent le vélo depuis moins de 3 ans. On voit donc que les utilisateurs débutants sont plus sensibles au vol de vélos. Ce faisant, si l'on souhaite augmenter le nombre d'utilisateurs de vélos, il est indispensable de lutter contre le vol de vélos. Une lutte inefficace risque d'impacter davantage les milieux précarisés dès lors qu'il leur sera difficile de racheter un vélo en cas de vol.

Selon cette même étude de Pro Vélo, 17,7 % des usagers bruxellois interrogés en 2021 se sont fait voler leur vélo en 2020. 76 % de vélos volés ont été déclarés à la police en 2021 mais 4 % seulement des vélos volés déclarés à la police ont été retrouvés. Ainsi, selon la police fédérale, 4.357 vélos ont été déclarés volés en 2021 en Région de Bruxelles-Capitale.

Au niveau flamand, une enquête menée par Fietsberaad Vlaanderen en 2022 avec un échantillon d'environ 3.000 personnes («FietsDNA Vlaanderen») montre que 11 % des Flamands ont été victimes d'un vol de vélo au cours de l'année écoulée. Parmi eux, 68 % ont signalé ce vol à la police. 63 % des Flamands déclarent également craindre le vol de vélo lorsqu'ils garent leur bicyclette.

Avec 25 à 30 000 déclarations de vol annuelles dans tout le pays, vraisemblablement sous-estimés (soit environ 70 par jour), le vol de vélos est un fléau. Sur la base de ces chiffres, il est évident que le vol de vélos agit comme un frein indéniable à la pratique du vélo, en particulier pour les nouveaux usagers et pour les citoyens moins fortunés. Le fait pour un citoyen de se faire voler à une ou plusieurs reprises son vélo risque de le décourager dans sa pratique du vélo, voire de la rendre impossible faute de moyens financiers, mettant à mal les objectifs fédéraux et régionaux dans le domaine de la mobilité.

Une autre enquête, publiée par Vias Institute en 2022, montre qu'actuellement, la police ne peut pas mener effectivement cette lutte contre le vol de vélos en l'absence d'un système général et national.

Aussi convient-il de mener cette lutte contre le vol de vélos à la fois sous un angle de mobilité, de prévention et aussi de répression. Cela implique nécessairement tous les niveaux de pouvoir.

#### *Objectifs politiques au niveau de la mobilité et du transfert modal*

Étant donné les énormes avantages sociétaux des déplacements à vélo, les gouvernements fédéral et régionaux, qui sont tous compétents pour la mobilité à vélo, agissent donc pour une promotion active de ce mode de déplacement.

Op basis van de regels inzake vervoer en milieubescherming, overeenkomstig artikel 6, § 1, II en X- van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende de institutionele hervormingen, alsook de duurzame ontwikkeling (artikel 7bis Grondwet), bevorderen de gewesten momenteel het fietsen als een onmisbaar instrument. Zo hebben zij reeds talrijke beleidsinitiatieven genomen, zoals het Good Move-mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Brussels actieplan tegen fietsdiefstal, het Brusselse Masterplan Fietsparkeren 2021-2030, het Plan Wallonie Cyclable 2030, de Waalse Gewestelijke Mobiliteitsstrategie die voortvloeit uit de Vision FAST 2030, en de Vlaamse ambities op het vlak van fietsmobiliteit (zoals beschreven in de Algemene Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken) en de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.

Via dit overheidsbeleid en vanuit het oogpunt van hun bevoegdheid op het gebied van wegbeheer, investeren de gewesten aanzienlijke bedragen om het gebruik en het parkeren van tweewielers te faciliteren. Het fenomeen fietsdiefstal ondermijnt daarom, als het niet effectief wordt bestreden, deze grootschalige inspanningen.

#### *Beschrijving van het MyBike-systeem*

Heel concreet willen de gewesten en de federale staat, met elkaar verbonden door het samenwerkingsakkoord dat ter instemming voorligt, één enkel registratiesysteem voor fietsen invoeren (een interfederale databank van fietsen), genaamd “MyBike”. De registratie gebeurt via een gewestelijke website (front-end), in één federaal register (back-end). De gebruiker kan zowel een natuurlijke persoon als een rechtspersoon zijn. Een sticker wordt bezorgd door de gewestelijke overheid. De sticker wordt op de fiets geplakt en is niet verwijderbaar. Deze heeft een unieke code (type QR-code), die bij het scannen informatie geeft over de fiets:

- niet-gestolen fiets;
- vermoedelijk gestolen fiets;
- gestolen fiets;
- niet meer actief in het systeem.

De status kan worden gewijzigd door de gebruiker of door de bevoegde gewestelijke autoriteit. Een overdracht van gebruiker is uiteraard mogelijk (hierin zit de doorslaggevende meerwaarde ten opzichte van het vorige systeem, het graveren van het rijksregisternummer op het fietskader). De gewestelijke overheid staat in voor een helpdesk ter ondersteuning van de gebruikers.

#### *Gedeelde bevoegdheden*

Gezien de doeleinden van de databank, de context waarin ze wordt opgericht en het feit dat veel gewestelijke en

S'appuyant sur les règles relatives au transport et à la protection de l'environnement, en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II et X- de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ainsi que et du développement durable (article 7bis Constitution), les Régions promeuvent actuellement les déplacements à vélo comme outil indispensable. Elles ont ainsi déjà mis en œuvre de nombreuses politiques publiques, comme par exemple le plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale Good Move, le Plan d'action bruxellois contre le vol du vélo, le Masterplan bruxellois stationnement vélo 2021-2030, le Plan Wallonie cyclable 2030, la Stratégie régionale de mobilité wallonne découlant de la Vision FAST 2030, les ambitions flamandes en matière de mobilité vélo (telles que décrites dans la Note de politique générale sur la Mobilité et les Travaux Publics 2019-2024) et la Vision flamande de la mobilité 2040.

À travers ces politiques publiques, et sous l'angle de leur compétence en matière de gestion de la voirie, les Régions investissent des montants importants en termes d'aménagements pour la circulation et le stationnement des deux-roues. Le phénomène du vol de vélos, s'il n'est pas contrôlé efficacement, s'oppose donc ces efforts déployés à large échelle.

#### *Descriptif du dispositif MyBike*

Très concrètement, les Régions et l'État fédéral, liés par l'accord de coopération soumis pour assentiment, veulent mettre en place un système d'enregistrement unique des vélos (une banque de données interfédérale des vélos) appelé «MyBike». L'enregistrement se fait via un site web régional (front-end), sur un registre unique fédéral (back-end). L'utilisateur peut être une personne physique comme une personne morale. Un autocollant est édité par les autorités régionales. L'autocollant est apposé sur le vélo, inamovible. Il présente un code unique (type QR code), qui lorsqu'il est scanné permet de disposer des informations sur le cycle:

- cycle non volé;
- cycle présumé volé;
- cycle volé;
- plus actif dans le système.

Le statut peut être modifié par l'utilisateur ou par l'autorité régionale compétente. Un transfert d'utilisateur peut évidemment s'effectuer (c'est la plus-value déterminante par rapport au système antérieur de gravage des cadres de vélo par le numéro de registre national). Un helpdesk pour les utilisateurs est assuré par l'autorité régionale.

#### *Compétences partagées*

Au regard des finalités de la banque de données, du contexte dans lequel cette banque de données est instituée

federale bevoegdheden met elkaar verweven zijn, is samenwerking tussen de federale staat en de gewesten noodzakelijk om de uitoefening van de eigen bevoegdheden mogelijk te maken zonder die uitoefening door de andere overheden onmogelijk of buitensporig moeilijk te maken.

De Raad van State heeft zich reeds uitgesproken over de gedeelde bevoegdheden op vlak van Mobiliteit. In zijn advies 73.447/4 van 16 mei 2023 over een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest “tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid” schrijft de Raad van State:

“Voorliggend voorontwerp strekt er voornamelijk toe te voorzien in een kader voor de ontwikkeling van een mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, enerzijds door regels te bepalen voor het vaststellen van gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen en anderzijds door twee adviesorganen op te richten, met name het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Wat hun aspect organisatie van de mobiliteit betreft, houden de bepalingen van het voorontwerp verband met de ruimtelijke ordening en vallen ze op grond daarvan onder de ruime gewestelijke bevoegdheid ter zake.

De steller van het voorontwerp is daarentegen slechts bevoegd om een verkeersveiligheidsbeleid uit te werken indien dat beleid beperkt blijft tot de aspecten van de verkeersveiligheid die onder zijn bevoegdheid vallen of indien het voorontwerp voor degenen die de mobiliteitsplannen opstellen alleen de verplichting inhoudt rekening te houden met de regels die ter zake vastgesteld zijn door de federale overheid. [...]

Op voorwaarde dat het kader dat hiervoor in herinnering gebracht is in acht genomen wordt, doet het voorontwerp van ordonnantie geen moeilijkheden rijzen in het licht van de regels betreffende de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de gewesten inzake mobiliteit.”.

De bevoegdheid inzake mobiliteit betreft aldus een gedeelde bevoegdheid tussen de federale overheid en de gewesten. Naast de bevoegdheid van de federale overheid inzake algemene politie, reglementering op het verkeer en vervoer, technische voorschriften m.b.t. verkeers- en vervoersmiddelen en de opsporing en vervolging van strafbare feiten, zijn ook de gewestelijke overheden bevoegd om deel te nemen aan de uitrol van het MyBike-project, aangezien zij in dit kader het beleid inzake de strijd tegen fietsdiefstal mee faciliteren en ondersteunen (zie ook infra).

et du fait que de nombreuses compétences régionales et fédérales sont entrelacées, une coopération entre l'État fédéral et les Régions est nécessaire afin de permettre l'exercice par chacun de ses compétences sans rendre l'exercice par l'autre impossible ou exagérément difficile.

Le Conseil d'État s'est déjà prononcé sur les compétences partagées en matière de mobilité. Dans son avis 73.447/4 du 16 mai 2023 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale «instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière», le Conseil d'État écrit:

«L'avant-projet à l'examen a pour objet principal de mettre en place un cadre pour le développement d'une politique de mobilité et de sécurité routière, d'une part, en réglementant l'adoption de plans régionaux et communaux de mobilité et, d'autre part, en créant deux instances consultatives, à savoir l'Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière et la Commission régionale de la mobilité.

Dans leurs aspects d'organisation de la mobilité, les dispositions de l'avant-projet sont liées à l'aménagement du territoire, et relèvent à ce titre de la compétence régionale étendue en la matière.

L'auteur de l'avant-projet n'est en revanche compétent pour établir une politique de sécurité routière que si celle-ci se limite aux aspects de la sécurité routière qui relèvent de sa compétence ou si l'avant-projet se limite à imposer aux auteurs des plans de mobilité de tenir compte des règles arrêtées en la matière par l'autorité fédérale. [...]

C'est à la condition de respecter le cadre rappelé ci-avant que l'avant-projet d'ordonnance ne soulève pas de difficulté au regard des règles répartitrices de compétences entre l'autorité fédérale et les régions en matière de mobilité.».

La compétence en matière de mobilité est donc une compétence partagée entre l'État fédéral et les Régions. Outre la compétence du Gouvernement fédéral en matière de police générale, de réglementation de la circulation et des transports, de réglementation technique concernant la circulation et les moyens de transport et de recherche et de poursuite des infractions pénales, les autorités régionales sont compétentes pour participer au déploiement du projet MyBike étant donné qu'elles contribuent à faciliter et à soutenir la politique de lutte contre le vol de vélos (voir également ci-dessous).

Als de federale overheid fietsdiefstal niet doeltreffend zou bestrijden, zou dit ook een belemmering vormen voor het gewestelijk mobiliteitsbeleid ter promotie van het fietsgebruik als instrument voor de bescherming van het milieu en voor duurzame ontwikkeling, een beleid dat in de praktijk gebracht wordt door middel van reeds goedgekeurde gewestelijke plannen.

Het MyBike-project dan ook is onlosmakelijk verbonden met het overheidsbeleid en dus met de bevoegde overheidsinstanties die het opzetten:

- fietsparkeren (ook op de openbare weg);
- beheer van depots voor fietsen die op de openbare weg teruggevonden of achtergelaten werden;
- modal shift van gemotoriseerde vervoermiddelen (vervuilend en grotendeels op koolstof gebaseerd) naar actieve mobiliteit;
- ontwikkeling van multimodaliteit (bijvoorbeeld fiets + trein).

De oprichting van een databank betreffende de fietsen in omloop zal het ook mogelijk maken om verschillende mobiliteitsinitiatieven te ontwikkelen die juist tot doel hebben het gebruik ervan te vergroten, ze beter in kaart te brengen en bijvoorbeeld de aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi te ontwikkelen. De doelstellingen van de artikelen 4, 7 en 8 van het samenwerkingsakkoord zijn dus essentieel.

Een beleid dat het aantal fietsverplaatsingen bevordert en ondersteunt is ook duidelijk en direct onderdeel van een beleid op vlak van milieubescherming. Zoals een studie van Vias Institute in 2022 aantoonde, zorgt fietsen elk jaar voor 137.717 ton minder CO<sub>2</sub> in het hele land. Fietsen is dus essentieel voor de verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de klimaatverandering die de gewesten voeren.

#### *De onmisbare bijdrage van de gewesten*

Door de federale overheid alleen wetgeving te laten maken, zouden de nagestreefde doelstellingen niet op een geschikte manier bereikt worden. Bovendien is, in het licht van de feitelijke en juridische context, interfederale samenwerking de enige manier om de nagestreefde doelstellingen te bereiken met de doeltreffendheid die zowel de federale overheid als de gewesten nastreven.

Het feit dat de gewesten effectief bij dit proces betrokken zijn, vloeit niet alleen voort uit de verschillende actieplannen en ambities met betrekking tot het fietsgebruik die elk van hen heeft, maar ook uit het feit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al beschikt over het fietsregistratieplatform MyBike.brussels, dat in 2019 werd opgericht. MyBike.brussels was oorspronkelijk

Si l'autorité fédérale ne luttait pas efficacement contre le vol de vélos, il serait également fait obstacle à la politique régionale de mobilité visant à promouvoir les déplacements à vélo comme outil de protection de l'environnement et comme outil de développement durable, politiques mises en œuvre au travers de plans régionaux déjà adoptés.

Le projet MyBike est ainsi indissociable des politiques publiques et, donc, des autorités publiques compétentes qui le mettent en place:

- stationnement de vélos (en ce compris en voie publique);
- gestion des dépôts des vélos retrouvés ou abandonnés sur la voie publique;
- report modal des moyens de transport motorisés (polluants et largement carbonés) vers la mobilité active;
- essor de la multimodalité (par exemple vélo + train).

La création d'une base de données sur les cycles en circulation permettra également de développer diverses initiatives de mobilité dont l'objectif est précisément d'augmenter leur utilisation, de mieux les cartographier et de développer, par exemple, les besoins de connexion entre les différents modes de transport. Ainsi, les finalités envisagées par les articles 4, 7 et 8 de l'accord de coopération sont essentielles.

Une politique visant à soutenir l'essor des déplacements cyclables relève évidemment et directement d'une politique de protection de l'environnement. Comme l'a montré une étude menée par Vias Institute en 2022, l'utilisation du vélo permet chaque année d'économiser 137.717 tonnes de CO<sub>2</sub> dans tout le pays. Le vélo est donc indispensable pour l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique menées par les Régions.

#### *La contribution régionale indispensable*

Laisser l'autorité fédérale légiférer seule ne permettrait pas d'atteindre les objectifs poursuivis de façon suffisamment appropriée. En outre, au regard du contexte factuel et juridique, la collaboration interfédérale est la seule mesure susceptible d'atteindre les objectifs poursuivis avec le degré d'efficacité recherché tant par l'autorité fédérale que par les Régions.

Le fait que les Régions soient effectivement impliquées dans cette démarche résulte non seulement des divers plans d'action et ambitions concernant l'utilisation du vélo que chacune d'entre elles a, mais aussi du fait que la Région de Bruxelles-Capitale dispose déjà de la plateforme d'enregistrement des vélos MyBike.brussels, qui a été mise en place en 2019. En effet, MyBike.brussels était à l'origine une

een gewestelijk initiatief, dat nu structureel zou worden verdiept betreffende zijn functionaliteit en uitgebreid naar het hele land, via een doeltreffende samenwerking tussen de federale overheid en de drie gewesten. In de praktijk is het dus de federale staat die zich als partner bij een gewestelijk project voegt door het te verdiepen op basis van federale bevoegdheden. In plaats van simpelweg het geografische toepassingsgebied van MyBike.brussels uit te breiden tot de andere twee gewesten zonder de inhoud te wijzigen, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook de federale staat bij het proces betrokken om de reikwijdte van het systeem zelf te verdiepen.

Een essentiële bijdrage aan het effectieve gebruik van fietsen situeert zich in het beheer van weesfietsen en het terug in omloop brengen ervan. Dat kunnen bijvoorbeeld fietsen zijn die te lang in openbare parkings blijven staan, maar ook fietsen die aan straatmeubilair zijn vastgemaakt en die daardoor voorkomen dat technische tussenkomsten op de openbare weg kunnen plaatsvinden. Zo beheert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gewestelijk depot voor gevonden fietsen dat gefinancierd wordt door Brussel Mobiliteit. Zijn missie is het om gemeenten te ondersteunen met een mobiliteitsperspectief voor het beheer van gevonden fietsen. Federale depots daarentegen die afhankelijk zijn van de FOD Justitie (depots van bewijsstukken), hebben geen opdracht op vlak van mobiliteit en moeten zich beperken tot het bewaren van fietsen als bewijsstukken binnen een strikt juridisch kader.

Om het MyBike-project, dat zich over het hele nationale grondgebied uitstrekt, nog beter te koppelen aan de bovengenoemde gewestelijke bevoegdheden op het gebied van mobiliteit, beheren van de weg en, in mindere mate, milieu, zullen de gewesten moeten analyseren en beslissen of bepaalde beleidsmaatregelen op vlak van het fietsbeleid, beschreven bij decreet of bij verordening, het begrip MyBike moeten opnemen in de wetteksten en mechanismen. Hoewel dit weinig relevant lijkt voor infrastructuurwerken en financiering, kan een registratie van de fiets in MyBike een voorwaarde of aanbeveling zijn in bepaalde beleidsmaatregelen voor het subsidiëren van fietssuitrusting of -activiteiten. Dergelijke bepalingen zouden de link versterken tussen de federale bevoegdheden op het vlak van de strijd tegen fietsdiefstal en de ontwikkeling van een actief fietsmobiliteitsbeleid gericht op het bereiken van de verschillende doelstellingen van elk gewest, in het kader van het MyBike-project.

Wat specifiek het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreft, maar wat gevolgen heeft op de noodzaak voor de verschillende overheden om nauw samen te werken, is dat de bevoegdheden van de Brusselse agglomeratie – meer bepaald die opgenomen in de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en federaties van gemeenten – en die betrekking hebben op bijvoorbeeld de coördinatie van het veiligheidsbeleid, de observatie en registratie van de criminaliteit, of ook op de coördinatie

initiatie régionale qu'il convient désormais d'approfondir structurellement au niveau de la fonctionnalité et d'étendre à l'ensemble du pays par le biais d'une coopération efficace entre l'autorité fédérale et les trois Régions. Dans la pratique, c'est donc l'État fédéral qui vient se rajouter comme partenaire à un projet régional en l'approfondissant sur la base de compétences fédérales. Au lieu de simplement étendre la zone géographique d'application de MyBike.brussels aux deux autres Régions sans modification au niveau du contenu, la Région de Bruxelles-Capitale a également associé l'État fédéral afin d'approfondir la portée du système lui-même.

Une contribution essentielle à l'utilisation effective du vélo se trouve dans la gestion des vélos ventouses et leur remise en circulation. Il peut s'agir de vélos qui restent trop longtemps stationnés dans des parkings publics, par exemple, mais aussi de vélos attachés au mobilier urbain et qui compliquent les interventions techniques sur la voie publique. Ainsi, la Région de Bruxelles-Capitale gère par exemple un dépôt régional de vélos retrouvés, qui est financé par Bruxelles Mobilité. Il a comme mission de soutenir les communes avec une perspective mobilité pour la gestion de vélos retrouvés. Les dépôts fédéraux dépendant du SPF Justice (dépôts de pièces à conviction), quant à eux, n'ont pas cette mission liée à la mobilité et doivent se limiter à garder des vélos en tant qu'objets justificatifs dans le cadre serré de la justice.

Afin de lier encore plus le projet MyBike, étendu sur tout le territoire national, et les compétences régionales précitées en matière de mobilité, de gestion de la voirie et, dans une moindre mesure, d'environnement, les Régions devront analyser et décider si certaines politiques en matière cyclable, décrites par décret ou par ordonnance, doivent intégrer la notion de MyBike dans ces textes législatifs et dans ces mécanismes. Si cela semble s'avérer peu pertinent pour les travaux d'infrastructure et les financements de ceux-ci, il est toutefois possible d'imaginer que l'inscription des vélos dans MyBike soit une condition ou une recommandation dans certaines politiques de subventionnement de matériel ou d'activités cyclables. De telles dispositions solidifieraient le lien entre les compétences fédérales pour la lutte contre le vol de vélos et le développement de politiques de mobilité active et cyclable visant à atteindre les différents objectifs de chaque Région, dans le cadre du projet MyBike.

Par ailleurs, en ce qui concerne spécifiquement la Région de Bruxelles-Capitale, mais qui a une incidence sur la nécessité pour les différents pouvoirs publics de travailler en pleine coopération, les compétences de l'agglomération bruxelloise, en particulier celles reprises dans la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et les fédérations de communes portant par exemple sur la coordination des politiques de sécurité et d'observation et d'enregistrement de la criminalité, ou encore sur la coordi-

van het preventiebeleid, onder gewestelijke bevoegdheid vallen krachtens artikel 48 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

#### *Het samenwerkingsakkoord als geschikte methode*

de reden waarom er gekozen werd om een samenwerkingsakkoord te sluiten, rekening houdend met de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies nr. 73.554 van 15 juni 2023, kan gevonden worden in het feit dat dit samenwerkingsakkoord niet alleen aangelegenheden regelt die onder de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid vallen, dat wil zeggen in het kader van haar exclusieve bevoegdheden op het gebied van het opsporen en vervolgen van misdrijven en de organisatie van en het beleid met betrekking tot de politie; het samenwerkingsakkoord regelt namelijk ook aangelegenheden die onder de gewestelijke bevoegdheden vallen op het gebied van mobiliteit, beheer van de openbare weg en milieubescherming.

Het doel van dit centrale fietsregister is zowel het opsporen en volgen van gestolen fietsen als het op grote schaal promoten van het fietsgebruik in het kader van de ecologische transitie. Het MyBike-project heeft dus rechtstreeks te maken met federale bevoegdheden – hetgeen de Raad van State terecht benadrukt – maar ook onrechtstreeks met gewestelijke bevoegdheden. Er kan een beroep worden gedaan op de impliciete bevoegdheden van de Gewesten voor zover de bepalingen vervat in het Samenwerkingsakkoord noodzakelijk zijn voor de uitoefening van voormelde gewestelijke bevoegdheden. Op grond van het autonomiebeginsel worden de aan deelstaten toegekende bevoegdheden geïnterpreteerd als inclusief alle aspecten die er redelijkerwijs mee verband kunnen houden.

Bovendien adviseerde de afdeling Wetgeving van de Raad van State het sluiten van samenwerkingsakkoorden ook in het kader van andere projecten die overeenkomsten hebben met het MyBike-fietsregister. Het gaat bijvoorbeeld om de omzetting van Richtlijn 2010/40, die zowel betrekking had op de bevoegdheden van de gewesten op het gebied van de wegeninfrastructuur (artikel 6, § 1, X, 1<sup>o</sup>, BWHI) als op de bevoegdheden van de federale overheid met betrekking tot “het ontwerpen van de regels van de algemene politie [...] en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen” (artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup> BWHI). Een ander voorbeeld is de Wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen, waarvoor de Raad van State eveneens adviseerde om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten, gelet op de doelstellingen van de databank.

Deze voorbeelden benadrukken de noodzaak van samenwerking bij het opzetten van databases en registers met meerdere doeleinden. In dit verband bepaalt artikel 92bis,

nation des politiques de prévention, relèvent désormais de la compétence régionale, en vertu de l’article 48 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises.

#### *L'accord de coopération comme méthode pertinente*

La raison pour laquelle il a été choisi de prendre un accord de coopération, en tenant compte des remarques formulées par le Conseil d’État dans son avis n° 73.554 du 15 juin 2023, peut être trouvée dans le fait que le présent accord de coopération ne règle pas uniquement des matières qui relèvent de la compétence exclusive de l’autorité fédérale, c’est-à-dire dans le cadre de ses compétences résiduelles en matière de politique de recherche et de poursuite des infractions et d’organisation et de politique relative à la police; en effet, il règle aussi des matières qui relèvent des compétences régionales en matière de mobilité, de gestion de la voie publique et de protection de l’environnement.

L’objectif de ce registre central des cycles est autant de détecter et de poursuivre les cycles volés, que de promouvoir largement leur utilisation dans le cadre de la transition écologique. Le projet MyBike touche donc directement à des compétences fédérales – ce que souligne à juste titre le Conseil d’État – mais aussi indirectement à des compétences régionales. Les compétences implicites des Régions peuvent être invoquées dans la mesure où les dispositions reprises dans l’accord de coopération sont nécessaires à l’exercice des compétences régionales précitées. En vertu du principe d’autonomie, les compétences attribuées aux entités fédérées sont interprétées en y incluant tous les aspects qui peuvent raisonnablement s’y rattacher.

D’ailleurs, dans le cadre d’autres projets présentant des similarités avec le registre de cycles MyBike, la Section de législation du Conseil d’État a recommandé la conclusion d’accords de coopération. Il s’agit par exemple de la transposition de la directive 2010/40, qui portait tant sur des compétences des Régions en matière d’infrastructures routières (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, LSRI) que sur des compétences de l’autorité fédérale relatives «à l’élaboration des règles de police générale [...] et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu’aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport» (article 6, § 4, 3<sup>o</sup> LSRI). Un autre exemple est la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules. Pour elle, le Conseil d’État a également recommandé, compte tenu des objectifs de la base de données, de conclure un accord de coopération.

Ces exemples soulignent le besoin de coopération pour l’instauration de banques de données et de registres aux objectifs multiples. À cet égard, l’article 92bis, § 1<sup>er</sup>, de la



§ 1 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 dat de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten samenwerkingsakkoorden kunnen sluiten “die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven”. De oprichting van een databank ter bestrijding van fietsendiefstal ter ondersteuning van federale en gewestelijke mobiliteitsstrategieën in het kader van de transitie is een dergelijk gezamenlijk initiatief. Los van de respectieve bevoegdheden kan samenwerking rond dezelfde gegevensbank vanuit milieuoogpunt gerechtvaardigd zijn om de negatieve neveneffecten ervan te verminderen.

De wetten waarnaar in de bovenstaande voorbeelden wordt verwezen, betreffen teksten waarin de federale en gewestelijke bevoegdheden expliciet worden vermeld. Wat betreft de strijd tegen fietsendiefstal door het oprichten van het centrale fietsregister MyBike kan dan ook worden aangevoerd dat het samenwerkingsakkoord voldoende nauw verbonden is met alle of een deel van de hiervoor genoemde voornaamste gewestelijke bevoegdheden. Aangezien het bovendien gaat over een databank waarin persoonsgegevens worden verwerkt, beoogt het samenwerkingsakkoord ook de respectieve verplichtingen van de partijen vast te stellen met betrekking tot de regels inzake gegevensbescherming.

Tot slot valt dit samenwerkingsakkoord binnen de huidige bevoegdheidsdomeinen van de gewestelijke en federale overheden en de goedkeuring ervan brengt geen wijziging mee in de bevoegdheidsverdeling tussen de Federale Staat en de Gewesten.

## Commentaar bij de artikelen

### *Artikel 1*

Dit artikel preciseert dat de huidige ordonnantie een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

### *Artikel 2*

Dit artikel bepaalt dat er instemming wordt verleend met het samenwerkingsakkoord van 26 april 2023 tussen de Federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het centraal fietsregister.

### *Artikel 3*

Dit artikel bepaalt de inwerkingtreding van de huidige ordonnantie.

loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 dispose que «l'État, les Communautés et les Régions peuvent conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun». La mise en place d'une base de données visant à lutter contre le vol de vélos en vue de soutenir les stratégies fédérale et régionales de mobilité dans le cadre de la transition constitue une telle initiative en commun. Au-delà des compétences respectives, la coopération autour d'une même banque de données peut se justifier sur le plan environnemental en vue d'en réduire les externalités négatives.

Les actes auxquels se rapportent les exemples précités portaient sur des textes qui mentionnaient explicitement les compétences fédérales et régionales. Quant à la lutte contre le vol de vélos à travers la création du registre central de cycles MyBike, il peut donc être soutenu que l'accord de coopération présente un lien de rattachement suffisamment étroit avec tout ou partie des compétences principales régionales précitées. En outre, étant donné qu'il concerne une base de données dans laquelle des données à caractère personnel sont traitées, cet accord de coopération tend également à déterminer les obligations respectives des parties au regard des règles de protection des données.

En conclusion, cet accord de coopération intervient dans le respect des domaines de compétences actuels des autorités régionales et fédérale et son adoption n'entraîne aucune modification de la répartition des compétences entre l'État fédéral et les Régions.

## Commentaire des articles

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

Cet article précise que la présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

### *Article 2*

Cet article prévoit que l'assentiment est donné à l'accord de coopération du 26 avril 2023 entre l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale portant création du Registre central des cycles.

### *Article 3*

Cet article détermine l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering  
belast met Mobiliteit,

Elke VAN den BRANDT

La Ministre du Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité,

Elke VAN den BRANDT

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

### VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met het  
samenwerkingsakkoord van xx/xx/xxxx tussen  
de federale Staat het Waals Gewest, het Vlaams  
Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
tot oprichting van het Centraal fietsregister

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht de minister van Mobiliteit,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De minister van Mobiliteit is belast met de voorlegging aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van het ontwerp van ordonnantie met de volgende inhoud:

#### Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een materie zoals bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

#### Artikel 2

Instemming wordt verleend met het Samenwerkingsakkoord van xx/xx/xxxx tussen de Federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het centraal fietsregister.

#### Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking van de laatste goedkeuringsakte van de contractpartijen bij het samenwerkingsakkoord in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, xx/xx/xxxx

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit,

Elke VAN den BRANDT

## AVANT-PROJET D'ORDONNANCE SOU MIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

### AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à l'accord de coopération  
du xx/xx/xxxx entre l'Etat fédéral, la  
Région wallonne, la Région flamande et  
la Région de Bruxelles-Capitale portant  
création du Registre central des cycles

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 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

Assentiment est donné à l'accord de coopération du xx/xx/xxxx entre l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale portant création du Registre central des cycles.

#### Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* du dernier des actes d'assentiment des parties contractantes à l'accord de coopération.

Bruxelles, le xx/xx/xxxx

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

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

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité,

Elke VAN den BRANDT

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 2 mei 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijftienveertig dagen<sup>(1)</sup> een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie “houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 26/04/2023 tussen de Federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het Centraal fietsregister”.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 6 juni 2023. De verenigde kamers waren samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, voorzitter en Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Luc CAMBIER, Bernard BLERO, Koen MUYLLE en Toon MOONEN, staatsraden, Jan VELAERS en Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assessoren, en Annemie GOOSSENS en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffiers.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX en Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditoren.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies (nr. 73.554/VR), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 juni 2023.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond<sup>(2)</sup>, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

### STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie strekt ertoe instemming te verlenen met het samenwerkingsakkoord van 26 april 2023 tussen de federale overheid, het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest “tot oprichting van het Centraal fietsregister” (hierna: het akkoord).

Het akkoord voorziet in de oprichting van een databank voor rijwielen, het “Centraal fietsregister” genaamd (hierna: “het register”) (artikel 3 van het akkoord), bedoeld om rijwieldiefstal tegen te gaan (artikel 4 van het akkoord). De backend van het register wordt door de bevoegde federale overheid beheerd, en de frontend door de bevoegde gewestelijke overheden (artikelen 5 en 6 van het akkoord). De registratie van een rijwiel in het register vindt op vrijwillige basis plaats op de frontend die door de bevoegde gewestelijke overheid wordt opgericht (artikel 8 van het akkoord) en geeft aanleiding tot de afgifte van een op het geregistreerde rijwiel aan te brengen sticker (artikel 10 van het akkoord). Elk geregistreerd rijwiel krijgt een status (“niet-gestolen rijwiel”, “gestolen geacht rijwiel”, “gestolen rijwiel” en “niet meer actief in het systeem”), die vrij toegankelijk is via een scan van de QR-code op de sticker of door

(1) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijftienveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

(2) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtswetten verstaan.

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 2 mai 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis dans un délai de trente jours prorogé à quarante cinq jours<sup>(1)</sup>, sur un avant-projet d'ordonnance «portant assentiment à l'accord de coopération du 26/04/2023 entre l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale portant création du Registre central des cycles».

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 6 juin 2023. Les chambres réunies étaient composées de Martine BAGUET, président de chambre, président et Jeroen VAN NIEUWENHOVE, président de chambre, Luc CAMBIER, Bernard BLERO, Koen MUYLLE et Toon MOONEN, conseillers d'État, Jan VELAERS et Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assesses, et Annemie GOOSSENS et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffiers.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, premiers auditores.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis (n° 73.554/VR), dont le texte suit, a été donné le 15 juin 2023.

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique<sup>(2)</sup> et l'accomplissement des formalités prescrites.

### PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. L'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis a pour objet de porter assentiment à l'accord de coopération du 26 avril 2023 entre l'autorité fédérale, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale «portant création du Registre central des cycles» (ci-après: l'accord).

L'accord prévoit la création d'une banque de données des cycles dénommée «Registre central des cycles» (ci-après dénommé «le registre») (article 3 de l'accord), dont la mission est de lutter contre le vol de cycle (article 4 de l'accord). Le «back-end» du registre est géré par l'autorité fédérale compétente, et son «front-end» par les autorités régionales compétentes (articles 5 et 6 de l'accord). L'enregistrement d'un cycle dans le registre se fait sur une base volontaire, sur le «front-end» mis en place par l'autorité régionale compétente (article 8 de l'accord) et donne lieu à la délivrance d'un autocollant à apposer sur le cycle enregistré (article 10 de l'accord). Chaque cycle enregistré se voit attribuer un statut («cycle non volé», «cycle présumé volé», «cycle volé», ou «plus actif dans le système»), qui est librement accessible moyennant le scan du code QR de l'autocollant ou moyennant l'introduction du numéro d'identification du

(1) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois «sur le Conseil d'État», coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

(2) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par «fondement juridique», la conformité avec les normes supérieures.

het identificatienummer van het rijwiel in te voeren op een website die door de bevoegde gewestelijke overheid is ontwikkeld (artikel 11 van het akkoord).

## BEVOEGDHEID

3.1. Krachtens artikel 92*bis*, § 1, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” kunnen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten samenwerkingsakkoorden sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijke beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven.

Samenwerkingsakkoorden zijn bedoeld als een aanvulling op het beginsel van de exclusieve bevoegdheden van de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten. Er wordt mee beoogd een oplossing te bieden voor de moeilijkheid die erin bestaat om, in een stelsel van exclusieve bevoegdheden, gezamenlijk een beleid uit te werken.<sup>(3)</sup> Hoewel elke vorm van samenwerking onvermijdelijk een beperking van de autonomie van de betrokken overheden impliceert, mag het sluiten van een samenwerkingsakkoord waarin voormeld artikel 92*bis* voorziet, niet een uitwisseling, een afstand of een teruggave van bevoegdheden tot gevolg hebben.<sup>(4)</sup> In een dergelijk geval zouden de door of krachtens de Grondwet bepaalde regels voor het vaststellen van de onderscheiden bevoegdheid van de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten geschonden worden.

3.2. Uit artikel 92*bis*, § 1, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vloeit bijgevolg voort dat overheden slechts een samenwerkingsakkoord kunnen sluiten als ze elk eigen bevoegdheden aanwenden. Die bijzondere wetsbepaling staat de federale overheid en de gewesten bijgevolg niet toe om een samenwerkingsakkoord te sluiten waarbij sommige partijen op geen enkele wijze bevoegd zijn voor de inhoud ervan.<sup>(5)</sup> Een samenwerkingsakkoord mag tevens niet tot gevolg hebben dat een overheid wordt gemachtigd een beleid te financieren dat volledig buiten haar bevoegdheid valt.<sup>(6)</sup>

In dit geval rijst de vraag op grond van welke gewestelijke bevoegdheden kan worden verantwoord dat het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest partij zijn bij het akkoord tot instemming waarvan het voor advies voorgelegde voorontwerp strekt.

3.3. In de aanhef van het akkoord wordt verwezen naar de bevoegdheid van de gewesten inzake, enerzijds, het leefmilieu en het waterbeleid<sup>(7)</sup> en, anderzijds, de openbare werken en het vervoer.<sup>(8)</sup>

(3) *Parl. St.* Senaat 1988, nr. 405-2, 47.

(4) Zie GwH 3 maart 1994, nr. 17/94, B.5.3. Zie ook GwH 13 juli 2001, nr. 101/2001, B.3.4-B.3.5; GwH 23 juni 2011, nr. 112/2011, B.6.2; GwH 8 mei 2014, nr. 73/2014, B.15.2; GwH 3 december 2015, nr. 171/2015, B.12.

(5) Y. Peeters, De plaats van samenwerkingsakkoorden in het constitutioneel kader, die Keure, 2016, 55.

(6) Vaste adviespraktijk van de Raad van State: zie o.m. adv.RvS 32.371/VR van 23 oktober 2001 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 22 maart 2002 “houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS”, *Parl. St. Kamer* 2001-02, nr. 50-1463/001, 10-11.

(7) Artikel 6, § 1, II, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

(8) Artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

cycle sur un site internet mis en place par l'autorité régionale compétente (article 11 de l'accord).

## COMPÉTENCE

3.1. L'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 «de réformes institutionnelles» permet à l'autorité fédérale, aux communautés et aux régions de conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun.

Les accords de coopération sont conçus comme un complément au principe des compétences exclusives de l'autorité fédérale, des communautés et des régions. Ils permettent notamment de résoudre la difficulté, inhérente à un système de compétences exclusives, de mener une politique commune<sup>(3)</sup>. Bien que toute forme de coopération implique inévitablement une limitation de l'autonomie des autorités concernées, la conclusion d'un accord de coopération au sens de l'article 92*bis* précité ne peut entraîner un échange, un abandon ou une restitution de compétences<sup>(4)</sup>. Dans pareil cas, les règles établies par la Constitution ou en vertu de celle-ci pour déterminer les compétences respectives de l'autorité fédérale, des communautés et des régions seraient violées.

3.2. Il résulte dès lors de l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 que des autorités ne peuvent conclure un accord de coopération que si elles mettent chacune en œuvre des compétences propres. Cette disposition de la loi spéciale ne permet par conséquent pas à l'autorité fédérale et aux régions de conclure un accord de coopération dont le contenu ne relève en aucune manière de la compétence de certaines parties<sup>(5)</sup>. Un accord de coopération ne peut pas non plus avoir pour effet d'autoriser une autorité à financer une politique qui se situe intégralement en dehors de sa compétence<sup>(6)</sup>.

En l'espèce, la question se pose de savoir sur le fondement de quelles compétences régionales il peut se justifier que la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale soient parties à l'accord auquel l'avant-projet soumis pour avis entend porter assentiment.

3.3. Le préambule de l'accord vise la compétence des régions en ce qui concerne, d'une part, l'environnement et la politique de l'eau<sup>(7)</sup> et, d'autre part, les travaux publics et le transport<sup>(8)</sup>.

(3) *Doc. parl.*, Sénat, 1988, n° 405-2, p. 47.

(4) Voir C.C., 3 mars 1994, n° 17/94, B.5.3. Voir également C.C., 13 juillet 2001, n° 101/2001, B.3.4-B.3.5; C.C., 23 juin 2011, n° 112/2011, B.6.2; C.C., 8 mai 2014, n° 73/2014, B.15.2; C.C., 3 décembre 2015, n° 171/2015, B.12.

(5) Y. Peeters, De plaats van samenwerkingsakkoorden in het constitutioneel kader, die Keure, 2016, p. 55.

(6) Légisprudence constante du Conseil d'État: voir entre autres l'avis n° 32.371/VR donné le 23 octobre 2001 sur un avant-projet devenu la loi du 22 mars 2002 «portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB», *Doc. parl.*, Chambre, 2001-2002, n° 50-1463/001, pp. 10-11.

(7) Article 6, § 1<sup>er</sup>, II, de la loi spéciale du 8 août 1980.

(8) Article 6, § 1<sup>er</sup>, X, de la loi spéciale du 8 août 1980.

Gelet op de strekking van het samenwerkingsakkoord waaraan instemming wordt verleend, valt dat akkoord echter niet onder de bevoegdheden die aan de gewesten zijn toegewezen inzake de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), inzake het juridische stelsel van de landwegen (artikel 6, § 1, X, 2<sup>o</sup>*bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) of inzake de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid (artikel 6, § 1, XII, 7<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

Er wordt in het akkoord ook geen aangelegenheid geregeld die geacht kan worden tot de regeling van de bescherming van het leefmilieu te behoren (artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Weliswaar heeft naar luid van artikel 4, 8<sup>o</sup>, van het akkoord het register als doelstelling of als finaliteit “de zachte mobiliteit en het gebruik van rijwielen [te] promoten”. Te dien aanzien moet evenwel worden opgemerkt dat volgens een vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof de doelstelling van een norm, uit zichzelf, niet vermag te bepalen of die norm binnen de bevoegdheidssfeer valt van de wetgever van wie hij uitgaat.<sup>(9)</sup> Bijgevolg kan de in artikel 4, 8<sup>o</sup>, van het akkoord vermelde doelstelling de bevoegdheid van de gewesten niet verantwoorden.

Nog los van de vraag op grond van welke bevoegdheid de gewestelijke overheden teruggevonden rijwielen beheren, geldt hetzelfde voor de in artikel 4, 9<sup>o</sup>, van het akkoord vermelde doelstelling of finaliteit.

3.4. De oprichting van een gegevensbank waarin rijwielen worden geregistreerd als instrument ter bestrijding van rijwioldiefstal, behoort in werkelijkheid exclusief tot de bevoegdheid van de federale overheid, in het kader van haar bevoegdheden inzake de algemene politie en inzake de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook inzake de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen (artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), en in het kader van haar residuaire bevoegdheden inzake het beleid aangaande de opsporing en de vervolging van strafbare feiten, en inzake de organisatie van en het beleid betreffende de politie.

3.5. Er moet dan ook worden besloten dat in het akkoord enkel aangelegenheden worden geregeld die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Door het sluiten van een samenwerkingsakkoord met de gewesten over aangelegenheden waarvoor enkel de federale overheid bevoegd is, doet de federale overheid afstand van bevoegdheden die ze op eenzijdige wijze behoort te regelen.

Bijgevolg kan het voorontwerp geen doorgang vinden.

*De Griffier,*

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

*De Voorzitter,*

Martine BAGUET

Au vu de son objet, l'accord de coopération auquel il est porté assentiment ne relève cependant pas des compétences dévolues aux régions en matière de routes et de leurs dépendances (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 aout 1980), de régime juridique de la voirie terrestre (article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup>*bis*, de la loi spéciale du 8 aout 1980), ou de promotion, de sensibilisation et d'information en matière de sécurité routière (article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 7<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 aout 1980).

L'accord ne règle pas non plus de matière pouvant être réputée relever du régime de la protection de l'environnement (article 6, § 1<sup>er</sup>, II, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 aout 1980). Aux termes de l'article 4, 8<sup>o</sup>, de l'accord, le registre a certes pour objectif ou comme finalité «de promouvoir la mobilité douce et l'utilisation de cycles». Il convient cependant d'observer à cet égard que selon une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, l'objectif d'une norme ne peut pas déterminer par lui-même si cette norme entre dans la sphère de compétence du législateur dont elle émane<sup>(9)</sup>. Dès lors, l'objectif mentionné à l'article 4, 8<sup>o</sup>, de l'accord ne peut pas justifier la compétence des régions.

Indépendamment de la question de savoir sur le fondement de quelle compétence les autorités régionales gèrent les cycles retrouvés, la même observation vaut pour l'objectif ou la finalité, mentionnés à l'article 4, 9<sup>o</sup>, de l'accord.

3.4. La mise en place d'une banque de données dans laquelle des cycles sont enregistrés comme instrument de lutte contre le vol des cycles, relève en réalité de la compétence exclusive de l'autorité fédérale, dans le cadre de ses compétences relatives à la police générale et à la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport (article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 aout 1980), ainsi que dans le cadre de ses compétences résiduaire en matière de politique de recherche et de poursuite des infractions, et d'organisation et de politique relative à la police.

3.5. Force est dès lors de conclure que l'accord règle uniquement des matières qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale. En concluant un accord de coopération avec les régions sur des matières pour lesquelles elle est seule compétente, l'autorité fédérale renonce à des compétences qu'il lui appartient de régler unilatéralement.

Par conséquent, l'avant-projet ne peut se concrétiser.

*Le Greffier,*

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

*Le Président,*

Martine BAGUET

<sup>(9)</sup> Zie reeds GwH 31 januari 1989, nr. 1/89, 8.B.4.

<sup>(9)</sup> Voir déjà C.C., 31 janvier 1989, n° 1/89, 8.B.4.

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met het  
samenwerkingsakkoord van 26 april 2023  
tussen de federale Staat, het Waals  
Gewest, het Vlaams Gewest en het  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot  
oprichting van het Centraal fietsregister**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Minister van Mobiliteit is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Instemming wordt verleend met het samenwerkingsakkoord van 26 april 2023 tussen de federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het Centraal fietsregister.

*Artikel 3*

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking van de laatste goedkeuringsakte van de contractpartijen bij het samenwerkingsakkoord in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 31 augustus 2023.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à l'accord de  
coopération du 26 avril 2023 entre  
l'État fédéral, la Région wallonne,  
la Région flamande et la Région de  
Bruxelles-Capitale portant création  
du Registre central des cycles**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale 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*

Assentiment est donné à l'accord de coopération du 26 avril 2023 entre l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale portant création du Registre central des cycles.

*Article 3*

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* du dernier des actes d'assentiment des parties contractantes à l'accord de coopération.

Bruxelles, le 31 août 2023.

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

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering  
belast met Mobiliteit,

Elke VAN den BRANDT

La Ministre du Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité,

Elke VAN den BRANDT



## Bijlage

### Samenwerkingsakkoord van 26 april 2023 tussen de federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het Centraal fietsregister

Gelet op de artikelen 35, 39, 77, 134, 137, 138 en 139 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 6, § 1, II, artikel 6, § 1, X, artikel 6, § 4, 3°, en artikel 92bis, § 1;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, de artikelen 4 en 42;

Gelet op Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG;

Gelet op Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid;

Gelet op het besluit 2011/786/EU van de Commissie van 29 november 2011 inzake de veiligheidseisen waaraan Europese normen voor fietsen, kinderfietsen en bagagedragers voor fietsen krachtens Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad moeten voldoen;

Gelet op de gecoördineerde wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken;

Gelet op de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer;

Gelet op de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Overwegende dat de Federale Staat bevoegd is voor de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer krachtens artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

Overwegende dat de Federale Staat bevoegd is voor de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen krachtens artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

Overwegende dat de Federale Staat op grond van zijn residuaire bevoegdheid bevoegd is voor het beleid inzake opsporing en vervolging van inbreuken;

## Annexe

### Accord de coopération du 26 avril 2023 entre l'État fédéral, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale portant création du Registre central des cycles

Vu les articles 35, 39, 77, 134, 137, 138 et 139 de la Constitution;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II, l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, l'article 6, § 4, 3°, et l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, les articles 4 et 42;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE;

Vu la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits;

Vu la décision 2011/786/UE de la Commission du 29 novembre 2011 concernant les exigences de sécurité que doivent comporter les normes européennes relatives aux bicyclettes, bicyclettes pour jeunes enfants et porte-bagages pour bicyclettes, en application de la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil;

Vu les lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative;

Vu la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière;

Vu la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

Considérant que l'État fédéral est compétent pour les règles de police générale et la réglementation relative aux communications et aux transports en vertu de l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

Considérant que l'État fédéral est compétent pour les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport en vertu de l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

Considérant que l'État fédéral est compétent pour la politique de recherche et de poursuite d'infraction en vertu de sa compétence résiduaire;

Overwegende dat de Federale Staat op grond van zijn residuaire bevoegdheid bevoegd is voor de organisatie en het beleid van de politie;

Overwegende dat de Gewesten bevoegd zijn inzake vervoer krachtens artikel 6, § 1, X van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

Overwegende dat de Gewesten bevoegd zijn inzake de bescherming van het leefmilieu krachtens artikel 6, § 1, II van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

Overwegende dat diefstal van rijwielen een vaak voorkomend fenomeen is dat bestreden moet worden;

Overwegende dat verplaatsingen met rijwielen bijdragen tot duurzame ontwikkeling en een betere mobiliteit;

Overwegende het Federaal Regeerakkoord van 30 september 2020 waarin staat dat “de strijd tegen fietsdiefstallen wordt opgedreven en werk wordt gemaakt van een vrijwillig centraal fietsregister”;

Overwegende het Federaal actieplan ter promotie van de fiets 2021-2024;

Overwegende het Waalse Fietsplan 2030;

Overwegende het Brusselse Gewestelijk Mobiliteitsplan “Good Move”, het Brusselse Actieplan tegen fietsdiefstal en het Brusselse Masterplan Fietsparkeren 2021-2030;

Overwegende de Vlaamse ambities inzake fiets, zoals beschreven in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 en de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040;

Overwegende dat het derhalve noodzakelijk is, overeenkomstig de verdeling van de bevoegdheden, de verplaatsing per rijwiel en de zachte mobiliteit in het algemeen te promoten;

Overwegende dat de oprichting van een centraal fietsregister een afschrikkende werking zal hebben op de diefstal van rijwielen;

Overwegende dat een centraal fietsregister de politie- en gerechtelijke diensten kan helpen bij het opsporen van inbreuken en het terugvinden van de gestolen rijwielen;

Overwegende dat de oprichting van een centraal fietsregister de verplaatsingen met rijwielen kan bevorderen;

Overwegende dat een centraal fietsregister federale en gewestelijke bevoegdheden inhoudt;

Overwegende dat het, om de uitvoering van deze taken te vergemakkelijken, aangewezen is dat de partijen bij deze overeenkomst hun acties coördineren en daartoe specifieke samenwerkingsmodaliteiten overeenkomen;

TUSSEN:

De Federale Staat, vertegenwoordigd door de federale regering, in de persoon van de Vice-Eersteminister en Minister van Mobiliteit;

Considérant que l'État fédéral est compétent pour l'organisation et la politique relative à la police en vertu de sa compétence résiduaire;

Considérant que les Régions sont compétentes en matière de transport en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

Considérant que les Régions sont compétentes en matière de protection de l'environnement en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

Considérant que le vol de cycles est un phénomène courant qu'il convient de combattre;

Considérant que le déplacement au moyen de cycles contribue au développement durable et à une meilleure mobilité;

Considérant l'Accord du Gouvernement fédéral du 30 septembre 2020 indiquant que «la lutte contre les vols de vélos sera intensifiée et un registre central des vélos sera mis en place sur une base volontaire»;

Considérant le Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo 2021-2024;

Considérant le Plan Wallonie cyclable 2030;

Considérant le plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale «Good Move», le Plan d'action bruxellois contre le vol du vélo et le Masterplan bruxellois stationnement vélo 2021-2030;

Considérant les ambitions flamandes en matière de cyclisme, telles que décrites dans la Note de politique générale sur la Mobilité et les Travaux Publics 2019-2024 et la Vision flamande de la Mobilité 2040;

Considérant qu'il faut dès lors promouvoir, dans le respect de la répartition des compétences, le déplacement au moyen de cycles et la mobilité douce en général;

Considérant que la mise en place d'un Registre central des cycles aura un effet dissuasif sur le vol de cycles;

Considérant qu'un registre central des cycles est de nature à aider les services de police et judiciaires à rechercher les infractions et à retrouver les cycles volés;

Considérant que la mise en place d'un registre central des cycles est de nature à promouvoir les déplacements au moyen de cycles;

Considérant dès lors qu'un registre central des cycles implique des compétences fédérales et régionales;

Considérant que, afin de faciliter l'exercice de ces missions, il est opportun que les parties à cet accord coordonnent leurs actions et conviennent à cette fin de modalités particulières de coopération;

ENTRE:

L'État fédéral représenté par le Gouvernement fédéral, en la personne du Vice-Premier ministre et Ministre de la Mobilité;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering, in de persoon van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door de Waalse Regering, in de persoon van de Minister-President van de Waalse Regering en de Vicepresident en Minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuur;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, in de persoon van de Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid;

Hierna: “de Partijen”;

IS OVEREENGEKOMEN WAT VOLGT:

## TITEL I Algemene bepalingen

### Afdeling 1 – Definities

#### Artikel 1

§ 1. Voor de toepassing van dit samenwerkingsakkoord wordt verstaan onder:

- 1° “Bevoegde gewestelijke overheid”: de door de Regering van elk Gewest aangewezen administratieve dienst;
- 2° “Bevoegde federale overheid”: de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- 3° “Woonplaats”: de plaats waar de natuurlijke persoon in de bevolkingsregisters is ingeschreven als hebbende aldaar zijn hoofdblijf;
- 4° “Correspondentieadres”: adres opgegeven door de gebruiker in het Centraal fietsregister op hetwelk de sticker wordt toegezonden alsook elke schriftelijke mededeling verbonden aan de werking van het Centraal fietsregister;
- 5° “Rijwiel”: een rijwiel, een gemotoriseerd rijwiel of een speed pedelec, zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
- 6° “Niet gestolen rijwiel”: status van het rijwiel zoals voorzien in de artikelen 11 tot 13;
- 7° “Gestolen geacht rijwiel”: status van het rijwiel zoals voorzien in de artikelen 11 en 13, § 2, onverminderd het Wetboek van strafvordering, de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van strafvordering en het Strafwetboek;
- 8° “Gestolen rijwiel”: status van het rijwiel zoals voorzien in de artikelen 11 en 13, § 1, onverminderd het Wetboek van strafvordering, de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van strafvordering en het Strafwetboek;
- 9° “Gebruiker”: elke natuurlijke persoon die in België woont en ouder is dan 13 jaar, of rechtspersoon die is ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen, die een rijwiel wenst te registreren in het Centraal fietsregister
- 10° “Sticker”: een sticker met een QR-code die door de bevoegde gewestelijke overheid of een overeenkomstig artikel 10, § 2 van onderhavig samenwerkingsakkoord omschreven wijze wordt uitgedeeld en bestemd is om overeenkomstig onderhavig samenwerkingsakkoord op het rijwiel te worden aangebracht;

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, en la personne de la Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics;

La Région wallonne, représentée par le Gouvernement wallon, en la personne du Ministre-Président du Gouvernement wallon et du vice-président et Ministre du Climat, de l’Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en la personne du Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière;

Ci-après: «les Parties»;

EST CONVENU CE QUI SUIT:

## TITRE 1<sup>ER</sup> Dispositions générales

### Section 1<sup>re</sup> – Définitions

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

§ 1<sup>er</sup>. Pour l’application du présent accord de coopération, on entend par:

- 1° «Autorité régionale compétente»: le service administratif désigné par le Gouvernement de chaque Région;
- 2° «Autorité fédérale compétente»: le Service public fédéral Mobilité et Transports;
- 3° «Domicile»: le lieu où la personne physique est inscrite à titre principal sur les registres de la population;
- 4° «Adresse de correspondance»: l’adresse indiquée par l’utilisateur dans le Registre Central des cycles à laquelle est envoyée l’auto-collant et toute communication écrite relative au fonctionnement du Registre Central des cycles;
- 5° «Cycle»: un cycle, un cycle motorisé ou un speed pedelec, comme définis dans l’arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique;
- 6° «Cycle non volé»: statut du cycle tel que prévu aux articles 11 à 13;
- 7° «Cycle présumé volé»: statut du cycle tel que prévu aux articles 11 et 13, § 2, sans préjudice du Code d’instruction criminelle, de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du code de procédure pénale et du Code pénal;
- 8° «Cycle volé»: statut du cycle tel que prévu aux articles 11 et 13, , sans préjudice du Code d’instruction criminelle, de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du code de procédure pénale et du Code pénal;
- 9° «Utilisateur»: toute personne physique résidant en Belgique et âgée de plus de 13 ans ou toute personne morale enregistrée dans la Banque-Carrefour des entreprises, souhaitant enregistrer un cycle dans le Registre central des cycles;
- 10° «Autocollant»: autocollant comprenant un Code QR qui est distribué par l’autorité régionale compétente ou d’une manière définie conformément à l’article 10, § 2 du présent accord de coopération et destiné à être apposé sur le cycle conformément au présent accord de coopération;

- 11° “Schriftelijke mededeling”: elke schriftelijke mededeling, in voorkomend geval in elektronische vorm;
- 12° “Centraal fietsregister”: het centraal fietsregister zoals beoogd in artikel 3;
- 13° “Back-end van het Centraal fietsregister”: databank die rechtstreeks verbonden is met de front-end van het Centraal fietsregister en beheerd wordt door de bevoegde federale overheid zoals bepaald in artikel 5;
- 14° “Front-end van het Centraal fietsregister”: interface die rechtstreeks verbonden is met de back-end van het Centraal fietsregister en beheerd wordt door de bevoegde gewestelijke overheid zoals bepaald in artikel 6;
- 15° “Bewijs van verwerving van het rijwiel”: elk schriftelijk document zoals een aankoopfactuur of een kassabon waaruit de verwerving van een rijwiel blijkt, onverminderd artikel 3.28 van het Burgerlijk Wetboek;
- 16° “Rijwielnummers”: een of meerdere unieke nummers verbonden aan het rijwiel dat onder andere door de producent van rijwielen, een verdeler van rijwielen of de eigenlijke gebruiker van het rijwiel op het rijwiel is aangebracht en waarvan de lijst door het coördinatiecomité wordt vastgelegd en openbaar gemaakt;
- 17° “Identificatienummer”: het unieke identificatienummer van een in het Centraal fietsregister geregistreerd rijwiel;
- 18° “Producent”: de producent in de zin van artikel 2, e), van Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid;
- 19° “Algemene Verordening Gegevensbescherming”: Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG;
- 20° “Persoonsgegevens”: alle gegevens betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon; als identificeerbaar wordt beschouwd een persoon die direct of indirect kan worden geïdentificeerd;
- 21° “Politiedienst”: elke politiedienst beoogd door artikel 2 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;
- 22° “Rijksregisternummer”: het nummer vermeld in het rijksregister van natuurlijke personen, zoals gedefinieerd in artikel 2, § 3 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een rijksregister van de natuurlijke personen;
- 23° “Coördinatiecomité”: het comité beoogd in artikel 29.
- 11° «Communication écrite»: toute communication écrite, le cas échéant électronique;
- 12° «Registre central des cycles»: le Registre central des cycles telle que visé à l'article 3;
- 13° «Back-end du Registre central des cycles»: banque de données directement liée au front-end du Registre central des cycles et gérée par l'autorité fédérale compétente telle que définie à l'article 5;
- 14° «Front-end du Registre central des cycles»: interface directement liée au back-end du Registre central des cycles et gérée par l'administration régionale compétente tel que défini à l'article 6;
- 15° «Preuve d'acquisition du cycle»: tout document écrit, comme une facture d'achat ou un ticket de caisse attestant l'acquisition d'un cycle sans préjudice de l'article 3.28 du Code civil;
- 16° «Numéro du cycle»: un ou plusieurs numéros uniques associés au cycle, apposés notamment par le fabricant des cycles, un distributeur de cycles ou l'utilisateur effectif du cycle, dont la liste est enregistrée et rendue publique par le comité de coordination;
- 17° «Numéro d'identification»: numéro d'identification unique d'un cycle enregistré dans le Registre central des cycles;
- 18° «Producteur»: le producteur au sens de l'article 2, e) de la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits;
- 19° «Règlement général sur la protection des données»: règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE;
- 20° «Données à caractère personnel»: toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable; est réputée identifiable une personne qui peut être identifiée directement ou indirectement;
- 21° «Service de police»: tout service de police visé par l'article 2 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;
- 22° «Numéro de registre national»: le numéro repris dans le registre national des personnes physiques, tel que défini à l'article 2, § 3 de la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques;
- 23° «Comité de coordination»: le comité visé à l'article 29.

§ 2. In het kader van de toepassing van onderhavig samenwerkingsakkoord hebben de in artikel 4 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming gedefinieerde termen dezelfde betekenis als in onderhavig samenwerkingsakkoord.

## *Afdeling 2 – Bepaling van de bevoegde gewestelijke overheid*

### *Artikel 2*

De bevoegde gewestelijke overheid is die van het Gewest waar de gebruiker-natuurlijke persoon zijn woonplaats heeft of de gebruiker-rechtspersoon zijn zetel of vestigingseenheid heeft overeenkomstig de Kruispuntbank van Ondernemingen.

§ 2. Dans le cadre de l'application du présent accord de coopération, les termes définis à l'article 4 du Règlement général sur la protection des données ont le même sens que dans le présent accord de coopération.

## *Section 2 – Détermination de l'autorité régionale compétente*

### *Article 2*

L'autorité régionale compétente est celle qui relève de la Région où l'utilisateur-personne physique a sa domicile ou où l'utilisateur-personne morale a son siège ou son unité d'établissement conformément à la Banque-Carrefour des entreprises.

TITEL 2  
Centraal fietsregister

*Afdeling 1 – Taken van het Centraal fietsregister*

*Artikel 3*

Er wordt een databank voor rijwielen opgericht, het “Centraal fietsregister” genaamd.

*Artikel 4*

Het Centraal fietsregister streeft een taak van algemeen belang na om diefstal van rijwielen te bestrijden en heeft de volgende doelstellingen en finaliteiten:

- 1° de registratie van rijwielen in omloop bevorderen;
- 2° de registratie van vermoedelijke diefstallen van rijwielen bevorderen;
- 3° de preventie en vermindering van het aantal gevallen van rijwioldiefstal;
- 4° de organisatie van de strijd tegen diefstal van rijwielen;
- 5° het indienen van een klacht bij diefstallen van rijwielen bevorderen;
- 6° de opsporing en repressie met het oog op de strijd tegen diefstal van rijwielen;
- 7° de opstelling van anonieme statistieken in de zin van de Algemene Verordening Gegevensbescherming inzake mobiliteitsbeleid en criminaliteit;
- 8° de zachte mobiliteit en het gebruik van rijwielen promoten;
- 9° de gewestelijke, de federale en de lokale overheden in staat stellen de teruggevonden rijwielen te beheren;
- 10° de uitvoering van de taken van algemeen belang van de geverifieerde entiteiten in de zin van de artikelen 19 en 20, met name het beheer van het Centraal fietsregister en in het bijzonder het beheer van de teruggevonden rijwielen;
- 11° de doeleinden van bestuurlijke en gerechtelijke politie verbonden aan de verwezenlijking van de in artikel 4, 1° tot en met 10° van onderhavig samenwerkingsakkoord beschreven doeleinden.

*Afdeling 2 – Oprichting van het Centraal fietsregister*

*Artikel 5*

§ 1. De bevoegde federale overheid waarborgt de oprichting en het beheer van de back-end van het Centraal fietsregister.

§ 2. Het coördinatiecomité wordt betrokken bij het beheer van de back-end van het Centraal fietsregister.

*Artikel 6*

§ 1. De bevoegde gewestelijke overheden waarborgen de oprichting en het beheer van de front-end van het Centraal fietsregister.

Dit beheer houdt met name het volgende in:

- 1° de ontwikkeling van een website zodat de gebruikers van rijwielen zich kunnen registreren, hun rijwielen kunnen registreren en hun gegevens kunnen wijzigen of schrappen overeenkomstig de bepalingen van onderhavig samenwerkingsakkoord;
- 2° een helpdesk voor de gebruikers;

TITRE 2  
Registre central des cycles

*Section 1<sup>re</sup> – Missions du Registre central des cycles*

*Article 3*

Il est créé une banque de données des cycles dénommée «Registre central des cycles».

*Article 4*

Le Registre central des cycles poursuit la mission d'intérêt public de lutter contre le vol des cycles et a pour objectif et comme finalités:

- 1° de faciliter l'enregistrement de cycles en circulation;
- 2° de faciliter l'enregistrement de vols présumés de cycles;
- 3° la prévention et la diminution de vols de cycles;
- 4° l'organisation de la lutte contre le vol de cycles;
- 5° de faciliter le dépôt de plainte pour vol de cycles;
- 6° la recherche et la répression en vue de lutter contre le vol de cycles;
- 7° l'établissement de statistiques rendues anonymes au sens du Règlement général sur la protection des données en matière de politique de mobilité et en matière criminelle;
- 8° de promouvoir la mobilité douce et l'utilisation de cycles;
- 9° de permettre aux autorités régionales, fédérales et locales de gérer les cycles retrouvés;
- 10° de faciliter l'exécution des missions d'intérêt public des entités vérifiées au sens des articles 19 et 20, notamment la gestion du Registre central des cycles et, en particulier, la gestion des cycles retrouvés;
- 11° les objectifs de la police administrative ou judiciaire liés à la réalisation des objectifs énoncés à l'article 4, 1° à 10° du présent accord de coopération.

*Section 2 – Mise en place du Registre central des cycles*

*Article 5*

§ 1<sup>er</sup>. L'autorité fédérale compétente assure la mise en place et la gestion du back-end du Registre central des cycles.

§ 2. Le comité de coordination est associé dans la gestion du back-end du Registre central des cycles.

*Article 6*

§ 1<sup>er</sup>. Les autorités régionales compétentes assurent la mise en place et la gestion du front-end du Registre central des cycles.

Cette gestion implique notamment:

- 1° la mise en place d'un site internet sur lequel les utilisateurs de cycles peuvent s'enregistrer, enregistrer leurs cycles, modifier ou radier leurs données conformément aux dispositions du présent accord de coopération;
- 2° un help desk destiné aux utilisateurs;

- 3° het drukken en verspreiden van stickers;
- 4° elke andere door onderhavig samenwerkingsakkoord beoogde dienst die door de bevoegde gewestelijke overheden moet worden verzekerd.

§ 2. Het coördinatiecomité wordt betrokken bij het beheer van de front-end van het Centraal fietsregister.

#### *Artikel 7*

De bevoegde federale overheid en de bevoegde gewestelijke overheden nemen de passende technische en organisatorische maatregelen om de front-end van het Centraal fietsregister en de back-end van het Centraal fietsregister rechtstreeks met elkaar te verbinden zodat elke bewerking op de front-end van het Centraal fietsregister rechtstreeks wordt doorgegeven aan de back-end van het Centraal fietsregister en omgekeerd.

De bevoegde federale overheid en de bevoegde gewestelijke overheden nemen passende technische en organisatorische maatregelen om een passend beveiligingsniveau te waarborgen van het Centraal fietsregister.

### ***Afdeling 3 – Registratie in het Centraal fietsregister en aanbrenging van de sticker***

#### *Onderafdeling 1 – Registratie van de gebruiker*

#### *Artikel 8*

§ 1. Elke gebruiker kan zich registreren op de front-end van het Centraal fietsregister van de bevoegde gewestelijke overheid.

§ 2. De registratie en aanmelding in het Centraal fietsregister verloopt middels een beveiligd authenticatieproces, dat toelaat de identiteit van de gebruiker met zekerheid vast te stellen. Bij de eerste aanmelding vervult de gebruiker zijn profiel.

#### *Onderafdeling 2 – Registratie van het rijwiel*

#### *Artikel 9*

§ 1. Een rijwiel kan worden geregistreerd in het Centraal fietsregister door de gebruiker onder een Identificatienummer. Dit nummer dient als unieke identifier van het rijwiel in het Centraal fietsregister.

§ 2. De registratie van een rijwiel in het Centraal fietsregister gaat gepaard met de vermelding van de volgende gegevens:

- 1° onderscheidende elementen van het rijwiel;
- 2° in voorkomend geval, een foto van het rijwiel;
- 3° in voorkomend geval, de aankoop prijs van het rijwiel;
- 4° in voorkomend geval, het bewijs van verwerving van het rijwiel;
- 5° in voorkomend geval, een of meerdere Rijwielnummers;
- 6° in voorkomend geval, de constructiedatum van het rijwiel. Indien de datum niet bekend is, kan een datum bij benadering worden opgegeven;
- 7° in voorkomend geval, enig andere nuttig identificerend kenmerk van het rijwiel.

§ 3. Een gebruiker kan meerdere rijwielen registreren.

- 3° l'impression et la diffusion d'autocollants;
- 4° tout autre service visé par le présent accord de coopération devant être assuré par les autorités régionales compétentes.

§ 2. Le comité de coordination est associé dans la gestion du front-end du Registre central des cycles.

#### *Article 7*

L'autorité fédérale compétente et les autorités régionales compétentes prennent les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de lier directement le front-end du Registre central des cycles et le back-end du Registre central des cycles de sorte que toute opération sur le front-end du Registre central des cycles soit directement transmise au back-end du Registre central des cycles et inversement.

L'autorité fédérale compétente et les autorités régionales compétentes prennent les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté du Registre central des cycles.

### ***Section 3 – Enregistrement dans le Registre central des cycles et apposition de l'autocollant***

#### *Sous-section 1<sup>re</sup> – Enregistrement de l'utilisateur*

#### *Article 8*

§ 1<sup>er</sup>. Tout utilisateur peut s'enregistrer sur le front-end du Registre central des cycles de l'autorité régionale compétente.

§ 2. L'enregistrement et l'inscription dans le Registre central des cycles s'effectuent moyennant un processus d'authentification sécurisé qui permet de déterminer avec certitude l'identité de l'utilisateur. Lors de la première connexion, l'utilisateur complète son profil.

#### *Sous-section 2 – Enregistrement de cycle*

#### *Article 9*

§ 1<sup>er</sup>. Un cycle peut être enregistré dans le Registre central des cycles par l'utilisateur sous un numéro d'identification. Ce numéro sert d'identification unique du cycle dans le Registre central des cycles.

§ 2. L'enregistrement d'un cycle dans le Registre central des cycles s'accompagne de l'indication des données suivantes:

- 1° les éléments distinctifs du cycle;
- 2° le cas échéant, une photo du cycle;
- 3° le cas échéant, le prix d'achat du cycle;
- 4° le cas échéant, la preuve d'acquisition du cycle;
- 5° le cas échéant, un ou plusieurs Numéros du cycle;
- 6° le cas échéant, la date de construction du cycle. Si la date n'est pas connue, une date approximative peut être communiquée;
- 7° le cas échéant, tout autre élément d'identification utile du cycle.

§ 3. Un utilisateur peut enregistrer plusieurs cycles.

*Onderafdeling 3 – Verspreiding en aanbrenging van de sticker**Artikel 10*

§ 1. Wanneer de gebruiker een rijwiel heeft geregistreerd in overeenstemming met artikel 9, stuurt de bevoegde gewestelijke overheid binnen de 15 dagen een sticker naar het correspondentieadres van de gebruiker.

De verzending beoogd in het voorgaande lid is gratis.

§ 2. Indien de gebruiker een sticker bekommt op een andere – door het coördinatiecomité voorziene – manier dan de in § 1 omschreven wijze, dan vervolledigt hij de registratie van het rijwiel overeenkomstig artikel 9 middels gebruik van het op de sticker staande Identificatienummer.

§ 3. Het coördinatiecomité bepaalt de modaliteiten van verzending, vervanging en mogelijk hergebruik van de stickers. Deze informatie wordt bekendgemaakt op de website beoogd in artikel 6, § 1, tweede lid, 1<sup>o</sup>.

*Onderafdeling 4 – Statussen van de rijwielen in het Centraal fietsregister**Artikel 11*

Volgende statussen in het Centraal fietsregister: “niet gestolen rijwiel”, “gestolen geacht rijwiel”, “gestolen rijwiel” en “niet meer actief in het systeem”, zijn vrij toegankelijk door de QR-code op de sticker te scannen of door het Identificatienummer van het rijwiel, een van de rijwielnummers of een andere unieke identificator die werd bepaald door het coördinatiecomité in te voeren op de website beoogd in artikel 6, § 1, tweede lid, 1<sup>o</sup>.

*Artikel 12*

Elk overeenkomstig artikel 9 geregistreerd rijwiel krijgt initieel de status van “niet gestolen rijwiel”.

*Artikel 13*

§ 1. Indien de gebruiker een klacht heeft ingediend bij de politie, al dan niet via een digitaal loket, een klacht heeft ingediend bij de Procureur des Konings of een klacht heeft ingediend in de zin van artikel 63 van het Wetboek van Strafvordering voor de diefstal van een rijwiel dat hij heeft geregistreerd overeenkomstig artikel 9, kan de gebruiker in het Centraal fietsregister aangeven dat het rijwiel de status “gestolen rijwiel” heeft. De gebruiker is ertoe gehouden in het Centraal fietsregister aan te tonen dat aangifte werd gedaan.

§ 2. Indien de gebruiker vermoedt dat zijn rijwiel gestolen is, kan hij voorafgaand aan de in § 1 omschreven klacht bij de bevoegde instanties de status van zijn rijwiel in het Centraal fietsregister aangeven als “gestolen geacht rijwiel”.

§ 3. Wanneer de gebruiker een rijwiel terugvindt nadat hij overeenkomstig § 1 of § 2 heeft aangegeven dat een rijwiel respectievelijk de status “gestolen rijwiel” of “gestolen geacht rijwiel” heeft, geeft hij dit aan in het Centraal fietsregister.

*Sous-section 3 – Diffusion et apposition de l'autocollant**Article 10*

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque l'utilisateur a enregistré un cycle conformément à l'article 9, l'autorité régionale compétente dont il relève envoie un autocollant dans les 15 jours à l'adresse de correspondance de l'utilisateur.

L'envoi visé à l'alinéa précédent est gratuit.

§ 2. Si l'utilisateur obtient un autocollant par un moyen – prévu par le comité de coordination – autre que celui décrit au § 1<sup>er</sup>, il complète l'enregistrement du cycle conformément à l'article 9 en utilisant le numéro d'identification imprimé sur l'autocollant.

§ 3. Le comité de coordination détermine les procédures d'envoi, de remplacement et de réutilisation éventuelle des autocollants. Ces informations sont publiées sur le site web visé à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, 1<sup>o</sup>.

*Sous-section 4 – Statuts des cycles dans le Registre central des cycles**Article 11*

Les statuts suivants dans le Registre central des cycles: «cycle non volé», «cycle présumé volé», «cycle volé» et «plus actif dans le système» sont librement accessibles moyennant le scan du Code QR de l'autocollant ou moyennant l'introduction du numéro d'identification du cycle, un des numéros de cycle ou un autre identifiant unique déterminé par le comité de coordination sur le site internet visé à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, 1<sup>o</sup>.

*Article 12*

Tout cycle enregistré conformément à l'article 9 acquiert le statut de «cycle non volé».

*Article 13*

§ 1<sup>er</sup>. Si l'utilisateur a déposé une plainte auprès de la police, via un guichet digital ou non, une plainte auprès du procureur du Roi ou une plainte au sens de l'article 63 du Code d'instruction criminelle pour le vol d'un cycle qu'il a enregistré conformément à l'article 9, l'utilisateur peut indiquer dans le Registre central des cycles que le cycle a le statut de «cycle volé». L'utilisateur est tenu de démontrer dans le Registre central des cycles qu'il a déposé une plainte.

§ 2. Si l'utilisateur soupçonne que son cycle a été volé, il peut, avant la plainte auprès des autorités compétentes décrite au § 1<sup>er</sup>, l'inscrire au Registre central des cycles comme «cycle présumé volé».

§ 3. Lorsque l'utilisateur récupère un cycle après avoir indiqué, conformément au § 1<sup>er</sup> ou au § 2, qu'un cycle a le statut de «cycle volé» ou de «cycle présumé volé» respectivement, il le déclare dans le Registre central des cycles.

**Afdeling 4 – Gebruik van de gegevens in het Centraal fietsregister, met inbegrip van de persoonsgegevens van de gebruikers**

*Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen betreffende de verwerking van de persoonsgegevens van de gebruikers*

*Artikel 14*

De persoonsgegevens van de gebruikers worden door de in deze afdeling beoogde entiteiten verzameld en verwerkt op een wijze die strikt adequaat, relevant en beperkt is tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden beschreven in artikel 4 en voor het beheer van het Centraal fietsregister.

*Artikel 15*

De bevoegde gewestelijke overheid kan aan de gebruiker vragen of zijn gegevens in het Centraal fietsregister nog actueel zijn.

*Onderafdeling 2 – Verwerkingsverantwoordelijken en verwerker betreffende de verwerking van de persoonsgegevens van de gebruikers*

*Artikel 16*

De bevoegde federale overheid en de bevoegde gewestelijke overheden zijn de gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken in de zin van artikel 4, punt 7) en artikel 26 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming voor alle verwerkingsactiviteiten met betrekking tot het Centraal fietsregister, met inbegrip van, en zonder beperking:

- 1° het beheer van de persoonsgegevens van de gebruikers in het Centraal fietsregister;
- 2° het verzamelen van persoonsgegevens van de gebruikers;
- 3° de overdracht van de persoonsgegevens aan derden zoals bepaald in de artikelen 19 tot 21.

*Onderafdeling 3 – Rechtmatigheid en doel van de verwerking van de persoonsgegevens van de gebruikers*

*Artikel 17*

Overeenkomstig artikel 6, 1, c) en e) van de Algemene Verordening Gegevensbescherming is de verwerking van de persoonsgegevens van de gebruikers, met inbegrip van de rijksregisternummers van de gebruikers, voor de in artikel 4 genoemde doeleinden, noodzakelijk om de verwerkingsverantwoordelijken in staat te stellen hun taken uit te voeren en te voldoen aan de wettelijke verplichting waaraan de verwerkingsverantwoordelijken zijn onderworpen, zoals beschreven in onderhavig samenwerkingsakkoord.

*Onderafdeling 4 – Categorieën van verwerkte gegevens*

*Artikel 18*

§ 1. Er worden in het Centraal fietsregister geen bijzondere categorieën van persoonsgegevens verwerkt in de zin van artikel 9 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, noch gegevens betreffende strafrechtelijke veroordelingen of strafbare feiten in de zin van artikel 10 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming.

§ 2. Onverminderd § 1 kan het rijwiel in het Centraal fietsregister aangegeven worden als gestolen (geacht) overeenkomstig de artikelen 11 en 13.

**Section 4 – Utilisation des données reprises dans le Registre central des cycles, y compris les données à caractère personnel des utilisateurs**

*Sous-section 1<sup>re</sup> – Dispositions générales concernant le traitement des données à caractère personnel des utilisateurs*

*Article 14*

Les données à caractère personnel des utilisateurs sont collectées et traitées par les entités visées par la présente section de façon strictement adéquate, pertinente et limitée à ce qui est nécessaire au regard des finalités décrites à l'article 4 et la gestion du Registre central des cycles.

*Article 15*

L'autorité régionale compétente peut demander à l'utilisateur si les données le concernant reprises dans le Registre central des cycles sont toujours actuelles.

*Sous-section 2 – Responsables de traitement et sous-traitant concernant le traitement des données à caractère personnel des utilisateurs*

*Article 16*

L'autorité fédérale compétente et les autorités régionales compétentes sont responsables conjoints du traitement au sens de l'article 4, point 7) et l'article 26 du Règlement général sur la protection des données pour toutes les activités de traitement relatives au Registre central des cycles, y inclus, et sans limitation:

- 1° la gestion des données à caractère personnel des utilisateurs contenues dans le Registre central des cycles;
- 2° la récolte de données à caractère personnel des utilisateurs;
- 3° la transmission des données à caractère personnel vers des tiers comme décrit aux articles 19 à 21.

*Sous-section 3 – Licéité et finalité du traitement des données à caractère personnel des utilisateurs*

*Article 17*

Conformément à l'article 6, 1, c) et e) du Règlement général sur la protection des données, le traitement des données à caractère personnel des utilisateurs, y inclus les numéros de registre national des utilisateurs, pour les finalités énumérées à l'article 4, est nécessaire afin que les responsables du traitement puissent accomplir leurs missions et respecter l'obligation légale à laquelle les responsables du traitement sont soumis, telle que décrite dans le présent accord de coopération.

*Sous-section 4 – Catégories des données traitées*

*Article 18*

§ 1<sup>er</sup>. Aucune catégorie particulière de données à caractère personnel au sens de l'article 9 du Règlement général sur la protection des données, ni de données relatives aux condamnations pénales ou aux infractions au sens de l'article 10 du Règlement général sur la protection des données ne sont traitées dans le Registre central des cycles.

§ 2. Sans préjudice du § 1<sup>er</sup>, le cycle peut être indiqué dans le Registre central des cycles comme étant (présumé) volé conformément aux articles 11 et 13.



§ 3. De gegevens van de gebruiker die verzameld en verwerkt worden in het Centraal fietsregister zijn de volgende:

- 1° voor de gebruiker-natuurlijke persoon:
- het rijksregisternummer of *BIS*-nummer, in voorkomend geval;
  - de voornaam en familienaam;
  - het privé- of beroepsmatig e-mailadres;
  - de woonplaats;
  - het correspondentieadres;
  - de rijwielnummers;
- 2° voor de gebruiker-rechtspersoon:
- de naam van de rechtspersoon;
  - het adres van de zetel of vestigingseenheid van de rechtspersoon;
  - het ondernemingsnummer;
  - de rijwielnummers;
  - de voornaam en familienaam van de persoon die de gebruiker-rechtspersoon vertegenwoordigt;
  - het privé- of beroepsmatig e-mailadres van de persoon die de gebruiker-rechtspersoon vertegenwoordigt.

§ 4. De gegevens van de gebruiker die ook verzameld en verwerkt kunnen worden in het Centraal fietsregister zijn de volgende:

- 1° het privé- of beroepsmatig telefoonnummer.

§ 5. De volgende gegevens kunnen ook verzameld en verwerkt worden in het Centraal fietsregister:

- 1° gegevens die verband houden met de identificatie en herkomst van het rijwiel zoals omschreven in artikel 9;
- 2° gegevens over de gestolen (geacht) of niet gestolen status van het rijwiel zoals omschreven in de artikelen 11 tot 13;
- 3° gegevens over de locatie van het rijwiel.

*Onderafdeling 5 – Toegang en bestemmingen van de gegevens van het Centraal fietsregister*

*Artikel 19*

§ 1. Het personeel van de bevoegde federale overheid heeft toegang tot alle gegevens in het Centraal fietsregister zoals bepaald in artikel 18 die noodzakelijk zijn voor de nakoming van zijn verplichtingen en de in onderhavig samenwerkingsakkoord beschreven doeleinden.

§ 2. Het personeel van de bevoegde gewestelijke overheden heeft toegang tot alle gegevens in het Centraal fietsregister zoals beschreven in artikel 18 en die noodzakelijk zijn voor de nakoming van hun verplichtingen en voor de doeleinden beschreven in onderhavig samenwerkingsakkoord.

§ 3. De politiediensten hebben kosteloos toegang tot alle gegevens in het Centraal fietsregister zoals beschreven in artikel 18 die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de in artikel 4 van onderhavig samenwerkingsakkoord beschreven doeleinden.

*Artikel 20*

§ 1. Elke machtiging voor toegang tot en gebruik van de geregistreerde gegevens door andere partijen dan deze die deel uitmaken van

§ 3. Les données de l'utilisateur collectées et traitées dans le Registre central des cycles sont les suivantes:

- 1° pour l'utilisateur-personne physique:
- le numéro de registre national ou le numéro *BIS*, le cas échéant;
  - le prénom et le nom de famille;
  - l'adresse électronique privée ou professionnelle;
  - le domicile;
  - l'adresse de correspondance;
  - les numéros du cycle;
- 2° pour l'utilisateur-personne morale:
- le nom de la personne morale;
  - l'adresse de la siège ou unité d'établissement de la personne morale;
  - le numéro d'entreprise;
  - les numéros du cycle;
  - le prénom et le nom de famille de la personne représentant l'utilisateur-personne morale;
  - l'adresse électronique privée ou professionnelle de la personne représentant l'utilisateur-personne morale.

§ 4. Les données de l'utilisateur qui peuvent également être collectées et traitées dans le Registre central des cycles sont les suivantes:

- 1° le numéro de téléphone privé ou professionnel.

§ 5. Les données suivantes peuvent également être collectées et traitées dans le Registre central des cycles:

- 1° les données relatives à l'identification et à l'origine du cycle telles que décrites à l'article 9;
- 2° les données relatives au statut volé (présumé) ou non volé du cycle tel que défini aux articles 11 à 13;
- 3° les données sur l'emplacement du cycle.

*Sous-section 5 – Accès et destinataires des données du Registre central des cycles*

*Article 19*

§ 1<sup>er</sup>. Le personnel de l'autorité fédérale compétente a accès à toutes les données contenues dans le Registre central des cycles telles que décrites à l'article 18 et qui sont nécessaires pour l'accomplissement de leurs obligations et des finalités décrites dans le présent accord de coopération.

§ 2. Le personnel des autorités régionales compétentes a accès à toutes les données contenues dans le Registre central des cycles telles que décrites à l'article 18 et qui sont nécessaires pour l'accomplissement de leurs obligations et des finalités décrites dans le présent accord de coopération.

§ 3. Les services de police ont un accès gratuit à toutes les données contenues dans le Registre central des cycles telles que décrites à l'article 18 et qui sont nécessaires pour l'accomplissement des finalités décrites dans l'article 4 du présent accord de coopération.

*Article 20*

§ 1<sup>er</sup>. Toute autorisation d'accès aux et d'utilisation des données enregistrées par des parties autres que les parties au présent accord de

onderhavig samenwerkingsakkoord, moet vooraf worden aangevraagd bij de bevoegde federale overheid en moet minstens de volgende gegevens bevatten:

- 1° de naam en het adres van de aanvrager;
- 2° een beschrijving van de taken en de wettelijke of regelgevende verplichtingen in het kader waarvan het gebruik van de gegevens van het Centraal fietsregister wordt gevraagd en noodzakelijk is;
- 3° het soort toegang of mededeling dat gewenst is;
- 4° het doel van de verwerking waarop de aanvraag betrekking heeft.

§ 2. De aanvragen worden ter goedkeuring voorgelegd aan het coördinatiecomité.

§ 3. De federale overheid is belast met het bijhouden van een register waarin alle in dit artikel beoogde machtigingen worden vermeld. Dit register wordt toegankelijk gemaakt voor het publiek.

#### *Artikel 21*

§ 1. De door de aanvrager krachtens artikel 20 verkregen gegevens mogen alleen worden gebruikt voor de in onderhavig samenwerkingsakkoord vermelde doeleinden of voor doeleinden die daarmee verenigbaar zijn.

§ 2. Elke aanvrager dient alle nodige maatregelen te treffen om de veiligheid en vertrouwelijkheid te waarborgen van de gegevens waartoe hij toegang heeft.

§ 3. De aanvrager treedt op als verwerkingsverantwoordelijke, los van de oorspronkelijke verwerkingsverantwoordelijke(n) in de zin van de artikel 16.

#### *Artikel 22*

§ 1. Een gebruiker heeft geen toegang tot de persoonsgegevens van de andere gebruikers.

§ 2. Onverminderd de voorgaande paragraaf heeft elke gebruiker toegang tot de informatie beoogd in artikel 18, § 5, 2°.

#### *Onderafdeling 6 – Recht van de betrokkenen, wijziging en schrapping van gegevens*

#### *Artikel 23*

§ 1. Elke gebruiker kan zelf zijn gegevens, en de gegevens van zijn rijwielen, wijzigen of schrappen.

§ 2. Onder voorbehoud van artikel 25 krijgt het Identificatienummer in geval van schrapping de status “niet meer actief in het register”.

#### *Artikel 24*

§ 1. Onverminderd artikel 26, § 3 kan de bevoegde gewestelijke overheid overgaan tot de wijziging of de ambtshalve schrapping van de in het Centraal fietsregister bewaarde gegevens. Deze wijziging of schrapping moet gerechtvaardigd worden rekening houdend met de in onderhavig samenwerkingsakkoord beschreven doeleinden.

§ 2. De gebruiker zal schriftelijk op de hoogte worden gebracht van alle wijzigingen of schrappingen van zijn gegevens in het Centraal fietsregister.

coopération doit faire l’objet d’une demande préalable auprès de l’autorité fédérale compétente et doit comprendre au moins les informations suivantes:

- 1° la dénomination et l’adresse du demandeur;
- 2° une description des missions et des obligations légales ou réglementaires dans le cadre desquelles l’utilisation des données du Registre central des cycles est demandée et nécessaire;
- 3° le type d’accès ou de communication souhaité;
- 4° la finalité du traitement qui fait l’objet de la demande.

§ 2. Les demandes sont soumises au Comité de coordination pour approbation.

§ 3. L’autorité fédérale compétente est chargée de tenir un registre dans lequel sont mentionnées toutes les autorisations visées dans cet article. Ce registre est rendu accessible au public.

#### *Article 21*

§ 1<sup>er</sup>. Les informations obtenues par le demandeur en application de l’article 20 ne peuvent être utilisées qu’aux fins mentionnées par le présent accord ou à des fins compatibles avec celles-ci.

§ 2. Tout demandeur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la confidentialité des données auxquelles il a accès.

§ 3. Le demandeur agit en tant que responsable du traitement distinct du ou des responsable(s) du traitement initial au sens de l’article 16.

#### *Article 22*

§ 1<sup>er</sup>. Un utilisateur n’a pas accès aux données à caractère personnel des autres utilisateurs.

§ 2. Sans préjudice au paragraphe précédent, tout utilisateur a accès aux informations visées à l’article 18, § 5, 2°.

#### *Sous-section 6 – Droit des personnes concernées, modification et radiation des données*

#### *Article 23*

§ 1<sup>er</sup>. Chaque utilisateur peut modifier ou supprimer lui-même ses données et celles de ses cycles.

§ 2. Sous réserve de l’article 25, le numéro d’identification reçoit, en cas de suppression, le statut «n’est plus actif dans le registre».

#### *Article 24*

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice de l’article 26, § 3, l’autorité régionale compétente peut procéder à la modification ou à la radiation d’office de toute information enregistrée dans le Registre central des cycles. Cette modification ou radiation doit être justifiée compte tenu des finalités décrites dans le présent accord de coopération.

§ 2. La modification ou la radiation des données le concernant dans le Registre central des cycles est communiquée à l’utilisateur par communication écrite.

De betrokkene beschikt over een termijn van 30 dagen na de verzending van de in het vorige lid bedoelde mededeling om de beslissing tot wijziging of schrapping schriftelijk te betwisten.

§ 3. Binnen 30 werkdagen na ontvangst van het in § 2 beoogde bezwaar neemt de bevoegde gewestelijke overheid, een met redenen omklede beslissing.

#### Artikel 25

§ 1. Elke overdracht van een rijwiel dat geregistreerd is overeenkomstig artikel 9 wordt door de overdragende gebruiker gemeld in het Centraal fietsregister.

§ 2. Gegevens van rijwielen die niet gekoppeld zijn aan een gebruiker worden na 1 jaar uit het register geschrapt. Het identificatienummer krijgt de status “niet meer actief in het systeem”.

#### Artikel 26

§ 1. De persoonsgegevens van een gebruiker worden geanonimiseerd wanneer ze gedurende 1 jaar niet aan minstens één rijwiel zijn gekoppeld. Voordat de gegevens geanonimiseerd worden, stelt de gewestelijke bevoegde overheid de gebruiker daarvan via een schriftelijke mededeling in kennis.

De gebruiker beschikt over een termijn van 30 dagen na de verzending van de schriftelijke mededeling om het verwijderen middels anonimisering van zijn gegevens uit diens account schriftelijk te betwisten. Dergelijke betwisting doet een nieuwe termijn van 1 jaar zoals in deze paragraaf omschreven, aanvatten.

§ 2. Onverminderd de voorgaande paragraaf worden de gegevens die aan de account van een gebruiker zijn gekoppeld, geanonimiseerd na 5 jaar van inactiviteit op deze account.

Alvorens de gegevens worden gewist middels anonimisering uit diens account, stelt de gewestelijke bevoegde overheid de gebruiker daarvan via een schriftelijke mededeling in kennis.

De gebruiker beschikt over een termijn van 30 dagen na de verzending van de schriftelijke mededeling om het wissen van zijn gegevens middels anonimisering schriftelijk te betwisten. Dergelijke betwisting doet een nieuwe termijn van 5 jaar zoals in deze paragraaf omschreven, aanvatten.

§ 3. Niettegenstaande de voorgaande paragrafen mogen de gegevens van de gebruikers die zo zijn geanonimiseerd dat de gebruiker niet of niet meer direct of indirect identificeerbaar is, voor onbepaalde tijd worden bewaard in de vorm van statistieken.

#### Artikel 27

De bevoegde gewestelijke overheid is verantwoordelijk voor de terbeschikkingstelling van de gegevens vermeld in de artikelen 13 en 14 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming aan de gebruikers van het Centraal fietsregister.

La personne concernée dispose d'une période de 30 jours après l'envoi de la communication visée à l'alinéa précédent pour contester par communication écrite la décision de modification ou de radiation.

§ 3. Dans les 30 jours ouvrables à compter de la réception de la contestation visée au § 2, l'autorité régionale compétente prend une décision motivée.

#### Article 25

§ 1<sup>er</sup>. Tout transfert d'un cycle enregistré conformément à l'article 9 doit être notifié dans le Registre central des cycles par l'utilisateur cédant.

§ 2. Les données d'un cycle qui, au-delà d'un an, restent non couplées à un utilisateur, sont automatiquement supprimées du registre. Le numéro d'identification se voit alors attribuer le statut «plus actif dans le système».

#### Article 26

§ 1<sup>er</sup>. Les données à caractère personnel d'un utilisateur sont anonymisées si elles n'ont pas été liées à au moins un cycle pendant un an. Avant que les données soient anonymisées, l'autorité régionale compétente en informe l'utilisateur par une communication écrite.

L'utilisateur dispose d'un délai de 30 jours après l'envoi de la notification écrite pour contester par écrit l'anonymisation des données de son compte. Cette contestation fait courir un nouveau délai d'un an tel que décrit dans le présent paragraphe.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe précédent, les données associées au compte d'un utilisateur sont automatiquement anonymisées après 5 ans d'inactivité sur ce compte.

Avant que les données de son compte ne soient anonymisées, l'autorité régionale compétente en informe l'utilisateur par écrit.

L'utilisateur dispose d'un délai de 30 jours après l'envoi de la notification écrite pour contester par écrit l'anonymisation de ses données. Cette contestation fait courir une nouvelle période de 5 ans telle que décrite dans le présent paragraphe.

§ 3. Sans préjudice des paragraphes précédents, les données des utilisateurs qui ont été anonymisées de telle sorte que l'utilisateur n'est pas ou plus directement ou indirectement identifiable peuvent être conservées indéfiniment sous forme de statistiques.

#### Article 27

L'autorité régionale compétente est responsable de la mise à disposition des informations mentionnées aux articles 13 et 14 du Règlement général sur la protection des données aux utilisateurs du Registre central des cycles.

**Afdeling 5 – Samenwerking tussen de  
gewestelijke en federale overheden**

*Artikel 28*

Het Centraal fietsregister en zijn beheer maken het voorwerp uit van een samenwerking tussen de contractpartijen in overeenstemming met hun respectieve bevoegdheden die voortvloeien uit de Grondwet, de bijzondere wetten en de bevoegdheidsverdelende regels.

*Artikel 29*

§ 1. Er wordt een coördinatiecomité opgericht dat is samengesteld als volgt:

- 1° twee vertegenwoordigers van de bevoegde federale overheid;
- 2° twee vertegenwoordigers van elk van de bevoegde gewestelijke overheden.

§ 2. Het coördinatiecomité is verantwoordelijk voor het voorstellen van elk initiatief dat het gebruik van het Centraal Fietsregister kan bevorderen en verbeteren.

§ 3. De beslissingen van het coördinatiecomité worden bij consensus genomen.

§ 4. Het coördinatiecomité kan in zijn schoot werkgroepen oprichten waaraan het specifieke opdrachten toevertrouwt.

§ 5. Het coördinatiecomité stelt een huishoudelijk reglement op en komt minstens twee keer per jaar samen.

§ 6. Het coördinatiecomité kan beslissen andere overheidsdiensten als lid op te nemen. Deze beschikken eveneens over maximaal twee vertegenwoordigers. Dergelijke overheidsdiensten kwalificeren in zulks geval mogelijk als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken in de zin van artikel 4, punt 7) en artikel 26 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Zij conformeren zich in ieder geval aan de in onderhavig samenwerkingsakkoord vastgelegde regels inzake de bescherming van persoonsgegevens.

*Artikel 30*

Het centraal fietsregister heeft één visuele identiteit in haar communicatie, in haar producten en in haar diensten om maximaal de coherentie en leesbaarheid te waarborgen.

**TITEL 3  
Verdeling van de kosten**

*Artikel 31*

§ 1. Voor de uitvoering van onderhavig samenwerkingsakkoord dragen de Partijen de volgende kosten:

- 1° De Federale Staat:
  - Ontwikkeling en onderhoud van de back-end.
- 2° De gewestelijke overheden:
  - a) Ontwikkeling van de front-end;
  - b) Onderhoud van de front-end;
  - c) Het verzekeren van de helpdesk;

**Section 5 – Coopération entre les administrations  
régionales et fédérales**

*Article 28*

Le Registre central des cycles et sa gestion font l'objet d'une coopération entre les parties contractantes dans le respect de leurs compétences respectives qui résultent de la Constitution, des lois spéciales et des règles de répartition de compétence.

*Article 29*

§ 1<sup>er</sup>. Il est créé un comité de coordination. Il est composé comme suit:

- 1° deux représentants de l'autorité fédérale compétente;
- 2° deux représentants de chacune des autorités régionales compétentes.

§ 2. Le comité de coordination est chargé de proposer toute initiative de nature à promouvoir et à améliorer l'utilisation du Registre central des cycles.

§ 3. Les décisions du comité de coordination sont prises par consensus.

§ 4. Le comité de coordination peut créer en son sein des groupes de travail auxquels il confie des missions particulières.

§ 5. Le comité de coordination arrête un règlement d'ordre intérieur et se réunit au moins deux fois par an.

§ 6. Le comité de coordination peut décider d'inclure d'autres administrations en tant que membres. Ceux-ci ont également au maximum deux représentants. Ces administrations peuvent dans ce cas être qualifiées de responsables conjoints du traitement au sens de l'article 4, point 7) et de l'article 26 du règlement général sur la protection des données. En tout état de cause, ils respectent les règles relatives à la protection des données à caractère personnel énoncées dans le présent accord de coopération.

*Article 30*

Le registre central des cycles a une identité visuelle unique dans sa communication, ses produits et ses services afin de garantir une cohérence et une lisibilité maximales.

**TITRE 3  
Répartition des coûts**

*Article 31*

§ 1<sup>er</sup>. Les parties supportent les coûts suivants pour l'exécution du présent accord de coopération:

- 1° L'État fédéral:
  - Développement et maintenance du back-end.
- 2° Les autorités régionales:
  - a) Développement du front-end;
  - b) Maintenance du front-end;
  - c) Sécuriser le helpdesk;

d) Het drukken en verdelen van de stickers.

§ 2. De kosten beoogd in § 1, 2°, a) worden verdeeld volgens de volgende verdeelsleutel:

- voor het Waals Gewest: 33,33%;
- voor het Vlaams Gewest: 33,33%;
- voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 33,33%.

De kosten beoogd in § 1, 2°, b) worden verdeeld volgens de volgende verdeelsleutel:

- voor het Waals Gewest: 32%;
- voor het Vlaams Gewest: 57%;
- voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 11%.

Elk gewest draagt de eigen kosten beoogd in § 1, 2°, c) en d).

#### TITEL 4 Slotbepalingen

##### Artikel 32

Onderhavig samenwerkingsakkoord is van toepassing op rijwielen die zich hoofdzakelijk bevinden op het Belgische grondgebied.

##### Artikel 33

In geval van conflicten met betrekking tot de interpretatie en uitvoering van onderhavig samenwerkingsakkoord, verbinden de Partijen zich ertoe een dialoog te voeren en, in voorkomend geval, alle nuttige maatregelen te nemen om onderhavig samenwerkingsakkoord te wijzigen.

##### Artikel 34

Onderhavig samenwerkingsakkoord treedt in werking de dag waarop de laatste goedkeuringsakte van de contractpartijen in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt. Daartoe treffen de Partijen onverwijld de nodige maatregelen.

##### Artikel 35

De Partijen nemen zo snel mogelijk na de inwerkingtreding van onderhavig akkoord alle maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging ervan.

##### Artikel 36

Dit samenwerkingsakkoord is gesloten voor onbepaalde duur. Elke contracterende partij kan het samenwerkingsakkoord opzeggen mits een opzegtermijn van 1 jaar in acht te nemen.

De opzegtermijn gaat in vanaf het ogenblik dat de opzeggende partij haar intentie tot opzegging heeft bekendgemaakt aan de overige contracterende partijen.

d) Impression et distribution des autocollants.

§ 2. Les coûts visés au § 1<sup>er</sup>, 2°, a) sont répartis selon la clé de répartition suivante:

- pour la Région wallonne: 33,33 %;
- pour la Région flamande: 33,33 %;
- pour la Région de Bruxelles-Capitale: 33,33 %.

Les frais visés au § 1<sup>er</sup>, 2°, b) sont répartis selon la clé de répartition suivante:

- pour la Région wallonne: 32 %;
- pour la Région flamande: 57 %;
- la Région de Bruxelles-Capitale: 11 %.

Chaque Région supporte ses propres coûts tels que visés au § 1<sup>er</sup>, 2°, c) et d).

#### TITRE 4 Dispositions finales

##### Article 32

Le présent accord de coopération s'applique aux cycles qui se trouvent principalement sur le territoire belge.

##### Article 33

En cas de conflits relatifs à l'interprétation et à l'exécution du présent accord, les Parties s'engagent à mener un dialogue et, le cas échéant, à prendre toute disposition utile afin d'amender le présent accord de coopération.

##### Article 34

Le présent accord de coopération entre en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* du dernier des actes d'assentiment des parties contractantes. À cet effet, les Parties prendront immédiatement les mesures nécessaires.

##### Article 35

Les Parties prendront au plus vite toutes les mesures nécessaires requises pour l'exécution du présent accord, après l'entrée en vigueur du présent accord.

##### Article 36

Le présent accord de coopération est conclu pour une durée indéterminée. Chaque partie contractante peut dénoncer l'accord de coopération moyennant un préavis d'un an.

Le délai de préavis prend cours à la date à laquelle la partie qui dénonce informe les autres parties contractantes de son intention de mettre fin à l'accord de coopération.

Brussel, op 26 april 2023, in evenveel exemplaren als er partijen zijn met een onderscheiden belang.

Voor de Federale Staat,

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

Voor het Vlaamse Gewest,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Voor het Waalse Gewest,

De Minister-President van de Waalse Regering,

Elio DI RUPO

De Waalse minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuren,

Philippe HENRY

Voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

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

Elke VAN den BRANDT

Bruxelles, le 26 avril 2023, en autant d'exemplaires que des parties ayant un intérêt distinct.

Pour l'État fédéral,

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Pour la Région flamande,

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux Publics,

Lydia PEETERS

Pour la Région wallonne,

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,

Elio DI RUPO

Le Ministre wallon du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Philippe HENRY

Pour la Région de Bruxelles-Capitale,

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

Rudi VERVOORT

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

Elke VAN den BRANDT