

L'agence et, dans le cas visé à l'alinéa 4, les communes du patrimoine immobilier sont les responsables du traitement visés à l'article 4, 7), du 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 (règlement général sur la protection des données).

Les catégories suivantes de données à caractère personnel sont traitées dans le cadre de ce chapitre :

1° les données d'identification personnelles, le numéro de registre national ou le numéro d'identification à la sécurité sociale et d'autres données d'identification comme le numéro d'identification financière ;

2° l'adresse ;

3° les coordonnées ;

4° les données financières ou le numéro de compte dans le cas de demandes de primes et de subventions ;

5° les données relatives au statut juridique.

Les données visées à l'alinéa 3 peuvent être fournies aux communes du patrimoine immobilier agréées pour les tâches qui ont été déléguées aux communes du patrimoine immobilier agréées conformément au décret relatif au Patrimoine immobilier du 17 juillet 2013. À cet effet, l'agence conclut avec les communes du patrimoine immobilier agréées un protocole tel que visé à l'article 10/4, § 1^{er}, du décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives.

Le délai de conservation des données à caractère personnel visées à l'alinéa 3 est de 10 ans. ».

Chapitre 2. — Dispositions finales

Art. 73. Les demandes de prime recevables introduites préalablement à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté seront traitées conformément aux règles qui prévalaient avant cette date.

Art. 74. À partir du 10 décembre 2020, aucune demande de prime au patrimoine ne pourra être introduite selon la procédure particulière.

Art. 75. Pour le calcul du montant total de 500.000 euros maximum sur une période de cinq années consécutives tel que visé à l'article 11.2.14, alinéas 1^{er} et 2, de l'arrêté relatif au patrimoine immobilier du 16 mai 2014, seules les demandes de primes selon la procédure standard seront prises en compte à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 76. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 77. Le ministre flamand qui a le Patrimoine immobilier dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 11 décembre 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

Le Ministre flamand des Finances et du Budget, du Logement et du Patrimoine immobilier,

M. DIEPENDAELE

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2020/205341]

26 NOVEMBRE 2020. — Arrêté du Gouvernement wallon rectificatif fixant les modalités d'octroi d'une subvention à toute personne physique pour l'achat d'un vélo ou d'un kit électrique adaptable

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret "climat" du 20 février 2014, l'article 16/1, inséré par le décret-programme du 17 juillet 2018 et modifié par le décret du 2 mai 2019 et par le décret du 1^{er} octobre 2020;

Vu les avis de l'Inspecteur des Finances, donnés le 29 juin 2020 et 22 septembre 2020;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 9 juillet 2020;

Vu le rapport du 28 septembre 2020 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales;

Vu l'avis du Conseil d'Etat 67.805/2/V, donné le 28 août 2020, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'avis du Conseil d'Etat 68.130/4, donné le 30 octobre 2020, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant les engagements de la Région wallonne en matière de lutte contre les dérèglements climatiques et de réduction des gaz à effet de serre résumés comme suit dans le chapitre Mobilité de la Déclaration de Politique générale : « A ce titre, le Gouvernement s'assurera que ses décisions, avec celles du Gouvernement fédéral et de l'Union européenne, contribuent d'ici 2030 à une diminution des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec l'objectif wallon de -55 % et une diminution forte de l'impact des systèmes de transport sur la santé. La politique wallonne se basera sur la poursuite de la vision FAST 2030 et la Stratégie régionale de Mobilité, qui seront renforcées à la hauteur des objectifs de la Wallonie en ligne avec le PACE tel qu'il sera revu. »;

Considérant l'objectif de la Vision FAST 2030 de quintupler la part modale du vélo à l'horizon 2030 pour atteindre 5 % ;

Considérant la Stratégie régionale de Mobilité - volet Mobilité des Personnes - et notamment l'orientation stratégique suivante : « *Accompagnement efficace de la transformation des comportements* »;

Considérant les ambitions énoncées dans la Déclaration de Politique régionale 2019-2024 en matière de développement de l'usage du vélo en Région wallonne, parmi lesquelles : « *Le Gouvernement mettra en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à la multiplier par cinq d'ici 2030. Cette politique cyclable, réalisée en concertation avec les acteurs locaux et les usagers, comportera les actions stratégiques suivantes notamment :*

1° Développement d'une stratégie de promotion de l'usage du vélo;

2° Engagement budgétaire pour le vélo à hauteur de 20 euros par habitant par an. »;

Considérant la position du Gouvernement relative à la « micro-mobilité électrique », à laquelle le vélo à assistance électrique peut être assimilé :

« *La micro-mobilité électrique est une composante de l'intermodalité qui fait partie d'un ensemble de solutions pouvant diminuer la congestion du trafic et la pollution.* »;

Considérant le potentiel du vélo électrique, en matière de mobilité quotidienne entre autres, la possibilité de parcourir des distances plus longues, d'affronter des dénivelés plus importants, tout en fournissant un effort moindre qu'avec un vélo purement musculaire et l'intérêt d'encourager son utilisation en remplacement de modes de transport moins durables;

Considérant l'intérêt croissant du public pour le vélo électrique, et notamment le succès du programme de test de la Région wallonne 2017-2020 intitulé « Je teste l'électrique ! », dont le bilan peut être consulté par tous sur le site mobilite.wallonie.be;

Considérant le prix moyen d'un vélo musculaire de qualité prévu pour un usage quotidien, et celui d'un vélo à assistance électrique, généralement plus élevé que celui d'un vélo purement mécanique, et le frein que cela peut représenter pour de nombreux citoyens;

Considérant les nombreuses demandes des citoyens pour que soit mis en place un système de soutien financier à l'achat de vélos électriques;

Considérant, dans le cadre des mesures de lutte contre l'épidémie de COVID-19 et du déconfinement progressif :

1° la nécessité de respecter la distanciation « physique », notamment dans le cadre des déplacements;

2° la capacité réduite des transports en commun;

3° la nécessité d'éviter que le report modal ne soit entièrement réalisé vers la voiture;

4° le potentiel du vélo (électrique) en matière de report modal comme évoqué plus haut.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° l'Administration : la Direction de la Planification de la Mobilité du Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures;

2° le demandeur : toute personne physique âgée d'au moins dix-huit ans, ou tout mineur émancipé, dont la résidence principale se trouve sur le territoire de la Région wallonne;

3° le bénéficiaire : le demandeur qui a pu bénéficier de l'octroi d'une prime;

4° la subvention : la prime accordée au bénéficiaire;

5° le Code de la route : l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

6° le vélo électrique : sont ici considérés comme vélos électriques uniquement les deux catégories de véhicules suivantes, quel que soit leur modèle à l'exception des VTT qui ne sont pas admis :

a) les vélos à assistance électrique proprement dits (VAE), que le Code de la route range dans la catégorie des « cycles », et qui répondent aux conditions ci-après :

(1) un moteur électrique d'une puissance maximale de 250 watts;

(2) un moteur qui fournit uniquement une assistance au pédalage, ce qui signifie que le vélo n'avance que si son utilisateur pédale;

(3) une assistance au pédalage qui se coupe au-delà de 25 km/h;

b) les vélos motorisés électriques, que le Code de la route range dans la catégorie des « cycles motorisés », et qui répondent aux conditions suivantes :

(1) un moteur électrique d'une puissance maximale de 1000 watts;

(2) un moteur dont le but premier est l'assistance au pédalage mais qui peut éventuellement fournir une force de propulsion sans que l'utilisateur ne pédale;

(3) un moteur qui se coupe au-delà de 25 km/h;

7° le kit électrique adaptable : tout kit qui permet de transformer un vélo non électrique en vélo électrique;

8° le VTT : le vélo tout-terrain ou vélo de montagne ou encore vélo de randonnée sportive destinés à une utilisation sur terrain accidenté;

9° le vélo cargo : vélo bi- ou triporteur, éventuellement rallongé, spécifiquement conçu pour transporter, en plus de son conducteur, des objets. Il peut s'agir d'un vélo électrique ou musculaire;

10° le vélo d'occasion : le vélo acheté auprès d'un professionnel, dont l'acheteur n'est pas le premier propriétaire et dont le vendeur garantit le parfait état de fonctionnement pour un usage régulier;

11° le vélo musculaire : le vélo non équipé d'un moteur, qui fonctionne uniquement grâce à la force de son utilisateur;

12° l'usage régulier : l'utilisation du vélo de quarante pour cent minimum de la durée des trajets effectués entre le domicile et le travail ou pour la recherche d'un emploi, que ce soit une utilisation monomodale ou multimodale;

13° le Mybike : la plateforme permettant d'enregistrer et d'identifier le vélo à l'aide du nouveau sticker et ce, afin de réduire le risque de vol.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 6°, ne sont donc pas considérées comme des vélos électriques toutes les autres catégories de véhicules que le Code de la route range dans la catégorie des " speed pedelec ".

Art. 2. Aux conditions fixées par le présent arrêté, la Région wallonne peut accorder à tout demandeur une subvention destinée à couvrir une partie des frais relatifs à l'acquisition d'un vélo musculaire ou électrique, neuf ou d'occasion ou l'achat et l'installation d'un kit électrique adaptable neuf.

Art. 3. § 1^{er}. Le montant de la subvention pour l'achat d'un vélo ou l'achat et l'installation d'un kit électrique adaptable est fixé à vingt pour cent du montant de la facture TVA comprise, avec un plafond de :

- 1° 50 euros pour l'achat d'un vélo musculaire d'occasion;
- 2° 100 euros pour l'achat d'un vélo électrique d'occasion;
- 3° 150 euros pour l'achat d'un vélo musculaire neuf;
- 4° 200 euros pour l'achat d'un vélo électrique neuf;
- 5° 200 euros pour l'achat et l'installation d'un kit électrique adaptable neuf;
- 6° 400 euros par vélo cargo.

Pour les bénéficiaires sans emploi, le montant de la subvention pour l'achat d'un vélo ou l'achat et l'installation d'un kit électrique adaptable neuf est fixé à quarante pour cent du montant de la facture TVA comprise.

§ 2. La présente subvention n'est cumulable avec aucune autre prime ou subvention régionale déjà obtenue pour l'achat du même vélo ou kit électrique adaptable.

Cette subvention est cumulable avec une subvention similaire qui est octroyée par un autre niveau de pouvoir.

Art. 4. § 1^{er}. L'octroi de la subvention est conditionné à un usage régulier dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour :

- 1° l'achat d'un vélo musculaire ou électrique, neuf ou d'occasion, à l'exclusion des vélos cargos pour lesquels l'octroi de la subvention est conditionné à un usage de type « quotidien »;
- 2° l'achat d'un kit électrique adaptable neuf.

Les conditions d'octroi de la subvention pour l'achat d'un vélo autre qu'un vélo cargo ou d'un kit électrique adaptable neuf permettent, en plus de l'usage régulier dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, un usage de type « quotidien » tel que visé à l'alinéa 1^{er}, 1°.

Les conditions d'octroi de la subvention pour l'achat d'un vélo cargo permettent, en plus ou en remplacement d'un usage de type quotidien tel que visé à l'alinéa 1^{er}, 1°, l'usage régulier dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, l'octroi de la subvention est conditionné à un usage régulier dans le cadre de la recherche d'un emploi pour les bénéficiaires sans emploi pour :

- 1° l'achat d'un vélo musculaire ou électrique, neuf ou d'occasion;
- 2° l'achat d'un kit électrique adaptable neuf.

Les conditions d'octroi de la subvention pour l'achat d'un vélo musculaire ou électrique, neuf ou d'occasion, ou d'un kit électrique adaptable neuf, permettent également, en plus de l'usage régulier dans le cadre de la recherche d'un emploi, les déplacements de type « quotidien » visés à l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°.

Art. 5. Sous peine d'irrecevabilité, la demande de subvention est introduite par un envoi au moyen d'un formulaire en ligne accessible sur le portail de la Mobilité en Wallonie (mobilite.wallonie.be).

La demande est accompagnée :

1° de la facture originale émise par un professionnel du secteur ou à défaut une copie certifiée conforme par le professionnel et reprenant le type exact de vélo ou de kit électrique adaptable ainsi que la date d'acquisition;

2° d'une déclaration sur l'honneur portant sur le non-cumul tel que visé à l'article 3, § 2, alinéa 1^{er};

3° dans le cas d'une demande de subvention pour l'achat d'un vélo motorisé électrique visé à l'article 1^{er}, 6° *b*), ou d'un kit électrique adaptable d'une puissance comprise entre 250 watts et 1000 watts, une copie du certificat de conformité du véhicule catégorie L1e-A;

4° dans le cas d'un usage régulier dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail tel que visé à l'article 4, alinéa 1^{er}, une déclaration sur l'honneur du demandeur ainsi qu'une attestation de l'employeur stipulant l'usage régulier dans le cadre des déplacements domicile-travail;

5° dans le cas d'un usage régulier dans le cadre de la recherche pour un emploi tel que visé à l'article 4, paragraphe 2, une déclaration sur l'honneur du demandeur;

6° d'une attestation de chômage ou du CPAS pour les demandeurs sans emploi.

Concernant l'alinéa 2, 1°, la date d'acquisition est comprise entre le 1^{er} juillet 2020 jusqu'au 31 décembre 2022 inclus.

L'Administration informe le demandeur qu'elle a reçu sa demande de subvention et, le cas échéant, réclame tout document nécessaire pour compléter la demande. A défaut de transmission des documents indispensables du demandeur dans les trente jours à dater de la réception de la demande de compléments, le dossier est clôturé.

Le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions peut déterminer la procédure de demande.

Art. 6. Lorsque l'Administration octroie la subvention, celle-ci est versée en une fois au bénéficiaire sur le numéro de compte mentionné par ce dernier sur le formulaire de demande visé à l'article 5.

Art. 7. Le bénéficiaire enregistre le vélo ayant fait l'objet de la subvention via la plateforme en ligne « Mybike », et appose, sur le cadre du vélo, l'autocollant correspondant.

Art. 8. Le demandeur dispose d'un délai de trente jours à dater de la réception de la décision, pour introduire une demande de réexamen contre le refus d'octroi de la prime ou contre le montant de la prime, auprès de l'Administration.

L'Administration dispose de soixante jours à dater de la réception de la demande de réexamen pour inviter le demandeur à envoyer, toutes les pièces et éléments justificatifs qu'elle identifie comme nécessaires au réexamen de la demande. A défaut d'envoi des éléments réclamés dans un délai de trente jours à dater de la réception de la demande de compléments, la demande de réexamen est irrecevable.

L'Administration envoie sa décision dans les nonante jours de la réception de l'ensemble des éléments nécessaires au réexamen de la demande.

Art. 9. Le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 26 novembre 2020.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité,
Ph. HENRY

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2020/205341]

26. NOVEMBER 2020 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Festlegung der Gewährungsmodalitäten eines Zuschusses für jede natürliche Person zum Ankauf eines Fahrrads oder eines E-Bike Umbausatzes

Die Wallonische Regierung

Aufgrund des Dekrets "Klima" vom 20. Februar 2014, Artikel 16/1, eingefügt durch das Programmdekret vom 17. Juli 2018 und abgeändert durch das Dekret vom 2. Mai 2019 und durch das Dekret vom 1. Oktober 2020;

Aufgrund der am 29. Juni 2020 und am 22. September 2013 September abgegebenen Gutachten der Finanzinspektion;

Aufgrund des am 9. Juli 2020 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund des nach Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 2014 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen regionalen politischen Vorhaben erstellten Berichts vom 28. September 2020;

Aufgrund des am 28. August 2020 in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats Nr. 67.805/2/V;

Aufgrund des am 30. Oktober 2020 in Anwendung des Artikels 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens 68.130/4 des Staatsrats;

In Erwägung der Verpflichtungen der Wallonischen Region im Hinblick auf den Kampf gegen den Klimawandel und die Reduzierung der Treibhausgase, die im Kapitel Mobilität der allgemeinpolitischen Erklärung wie folgt zusammengefasst sind: *"In dieser Hinsicht wird die Regierung dafür Sorge tragen, dass ihre Entscheidungen zusammen mit denen der Föderalregierung und der Europäischen Union bis 2030 zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Einklang mit dem wallonischen Ziel von -55 % und zu einer starken Verringerung der Auswirkungen der Verkehrssysteme auf die Gesundheit beitragen. Die Wallonische Politik wird sich auf die Fortsetzung der Vision FAST 2030 und die regionale Mobilitätsstrategie stützen, die im Einklang mit den Zielen der Wallonie im Rahmen des überarbeiteten PACE verstärkt wird."*;

In Erwägung des Ziels der Vision FAST 2030, den Anteil des Fahrrads an den Verkehrsmitteln bis 2030 zu verfünffachen und 5 % zu erreichen;

In Erwägung der regionalen Mobilitätsstrategie, der Komponente "Mobilität der Personen" und insbesondere der folgenden strategischen Ausrichtung: *"Wirksame Begleitung von Verhaltensänderungen"*;

In Erwägung der Ambitionen, die in der regionalpolitischen Erklärung 2019-2024 in Bezug auf die Entwicklung der Nutzung von Fahrrädern in der Wallonischen Region dargelegt sind, darunter: *"Die Regierung wird eine Strategie zur Entwicklung der Nutzung von Fahrrädern im Rahmen einer funktionellen Mobilität einführen, mit dem Ziel, ihre Nutzung bis 2024 zu verdoppeln und bis 2030 zu verfünffachen. Diese Radverkehrspolitik, die in Absprache mit lokalen Interessengruppen und Nutzern durchgeführt wird, umfasst insbesondere die folgenden strategischen Maßnahmen:*

1° Entwicklung einer Strategie zur Förderung der Fahrradnutzung;

2° Haushaltsverpflichtung für das Fahrradfahren von 20 Euro pro Einwohner pro Jahr.";

In Erwägung der Position der Regierung zur "elektrischen Mikromobilität", mit der das elektrisch unterstützte Fahrrad gleichgesetzt werden kann:

"Die elektrische Mikromobilität ist eine Komponente der Intermodalität, die Teil einer Reihe von Lösungen ist, die Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung reduzieren können.";

In Erwägung des Potenzials des Fahrrads, insbesondere des Elektrofahrrads, im Hinblick auf die tägliche und berufliche Mobilität; das Elektrofahrrad ermöglicht es, längere Strecken zurückzulegen, steilere Steigungen zu bewältigen und dabei weniger Kraftaufwand zu betreiben als mit einem rein mit Muskelkraft betriebenen Fahrrad;

In Erwägung des wachsenden öffentlichen Interesses am elektrischen Radfahren, das unter anderem durch den Erfolg des Testprogramms 2017-2020 der Wallonischen Region mit dem Titel "Ich teste elektrisch!" bewiesen wird, deren Ergebnisse von allen Bürgern auf der Website mobilite.wallonie.be eingesehen werden können;

In Erwägung des durchschnittlichen Preises eines hochwertigen, konventionellen Fahrrads für den täglichen Gebrauch und des Preises eines elektrisch unterstützten Fahrrads, der im Allgemeinen höher ist als der eines herkömmlichen Fahrrads, und in der Erwägung, dass dieser Preis für viele Bürger und Arbeitgeber ein Hindernis darstellt;

In Erwägung der zahlreichen Anfragen von Arbeitgebern hinsichtlich eines Systems der finanziellen Förderung für den Kauf von Elektrofahrrädern;

In Erwägung der folgenden Feststellungen im Rahmen der Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Epidemie und der progressiven Lockerung der Ausgangsbeschränkungen:

1° die Notwendigkeit, die "physische" Distanz zu respektieren, insbesondere im Zusammenhang mit der Fortbewegung;

- 2° die reduzierte Kapazität des öffentlichen Verkehrs;
- 3° die Notwendigkeit, eine vollständige Verkehrsverlagerung auf den Pkw zu vermeiden;
- 4° das Potenzial des (Elektro-)Fahrrads in Bezug auf die Verkehrsverlagerung, wie oben erwähnt;

Auf Vorschlag des Ministers für Mobilität;

Nach Beratung,

Beschließt:

Artikel 1 - Zur Anwendung des vorliegenden Erlasses gelten folgende Definitionen:

1° Verwaltung: die Direktion der Mobilitätsplanung der Abteilung Mobilitätsstrategie und Intermodalität des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen;

2° der Antragsteller: jede natürliche Person, die mindestens achtzehn Jahre alt ist, oder jeder für mündig erklärte Minderjährige, dessen Hauptwohnsitz sich auf dem Gebiet der Wallonischen Region befindet;

3° der Begünstigte: der Antragsteller, dem eine Prämie gewährt wurde;

4° der Zuschuss: die dem Begünstigten gewährte Prämie;

5° Straßenverkehrsordnung: der Königliche Erlass vom 1. Dezember 1975 über die allgemeine Straßenverkehrsordnung und die Benutzung der öffentlichen Straße;

6° das Elektrofahrrad: ausschließlich die folgenden beiden Fahrzeugkategorien werden unabhängig von ihrem Modell (mit Ausnahme von Mountainbikes, die nicht zugelassen sind) als Elektrofahrräder betrachtet:

a) elektrisch unterstützte Fahrräder, sogenannte Pedelecs, die von der Straßenverkehrsordnung als "Fahrräder" eingestuft werden und die folgenden Bedingungen erfüllen:

(1) ein Elektromotor mit einer maximalen Leistung von 250 Watt;

(2) ein Motor, der nur Tretunterstützung bietet, was bedeutet, dass sich das Fahrrad nur vorwärts bewegt, wenn der Fahrer in die Pedale tritt;

(3) eine Tretunterstützung, die bei Geschwindigkeiten über 25 km/h abgeschaltet wird;

b) Fahrräder mit Elektroantrieb, die von der Straßenverkehrsordnung als "Motorfahrräder" eingestuft werden und die folgenden Bedingungen erfüllen:

(1) ein Elektromotor mit einer maximalen Leistung von 1000 Watt;

(2) ein Motor, dessen Hauptzweck die Tretunterstützung ist, der jedoch eine Antriebskraft erzeugen kann, ohne dass der Benutzer in die Pedale tritt;

(3) ein Motor, der bei Geschwindigkeiten über 25 km/h abgeschaltet wird;

7° der E-Bike Umbausatz: jeder Bausatz, mit dem ein nicht-elektrisches Fahrrad in ein Elektrofahrrad verwandelt werden kann;

8° das Mountainbike: das geländegängige Fahrrad oder Mountainbike oder auch ein sportliches Tourenrad, das für den Einsatz auf unebenem Gelände bestimmt ist;

9° das Transportrad: ein Fahrrad mit zwei oder drei Rädern, gegebenenfalls verlängert, das speziell dafür ausgelegt ist, neben dem Fahrer auch Gegenstände zu transportieren. Dabei kann es sich um ein Elektrofahrrad oder ein herkömmliches Fahrrad handeln;

10° das Gebraucht Fahrrad: das von einem Fachmann erworbene Fahrrad, dessen Käufer nicht der Erstbesitzer ist und dessen Verkäufer garantiert, dass es in einwandfreiem Betriebszustand für den regelmäßigen Gebrauch ist;

11° das herkömmliche Fahrrad: das Fahrrad, das nicht mit einem Motor ausgestattet ist, und allein durch die Kraft des Benutzers angetrieben wird;

12° regelmäßiger Gebrauch: die Nutzung eines Fahrrads für mindestens vierzig Prozent der Dauer der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz oder auf der Suche nach einer Beschäftigung, unabhängig davon, ob es sich um eine einfache oder multimodale Nutzung handelt;

13° das Mybike: die Plattform zur Registrierung und Identifizierung des Fahrrads mit dem neuen Aufkleber, um die Diebstahlgefahr zu verringern.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 6 werden alle anderen Fahrzeugkategorien, die die Straßenverkehrsordnung als "Speed-Pedelec" einstuft, nicht als Elektrofahrräder betrachtet.

Art. 2 - Unter den in dem vorliegenden Erlass festgelegten Bedingungen kann die Wallonische Region jedem Antragsteller einen Zuschuss gewähren, der dazu bestimmt ist, einen Teil der Kosten im Zusammenhang mit der Anschaffung eines neuen oder gebrauchten, herkömmlichen Fahrrads oder Elektrofahrrads oder mit der Anschaffung und der Installation eines neuen E-Bike Umbausatzes zu decken.

Art. 3 - § 1. Die Höhe des Zuschusses für den Kauf eines Fahrrads oder für den Kauf und die Installation eines E-Bike Umbausatzes wird auf zwanzig Prozent des Rechnungsbetrags einschließlich Mehrwertsteuer festgelegt, mit einer Obergrenze von:

1° 50 Euro für den Kauf eines gebrauchten herkömmlichen Fahrrads;

2° 100 Euro für den Kauf eines gebrauchten Elektrofahrrads;

3° 150 Euro für den Kauf eines neuen herkömmlichen Fahrrads;

4° 200 Euro für den Kauf eines neuen Elektrofahrrads;

5° 200 Euro für den Kauf und die Installation eines neuen E-Bike Umbausatzes;

6° 400 Euro pro Transportrad.

Für die arbeitslosen Begünstigten wird die Höhe des Zuschusses für den Kauf eines Fahrrads oder für den Kauf und die Installation eines E-Bike Umbausatzes auf vierzig Prozent des Rechnungsbetrags einschließlich Mehrwertsteuer festgelegt.

§ 2. Der vorliegende Zuschuss ist mit keiner anderen, für den Ankauf desselben Fahrrads oder E-Bike Umbausatzes bereits erhaltenen regionalen Prämie oder Subvention kumulierbar.

Dieser Zuschuss kann mit einem ähnlichen Zuschuss von einer anderen Befugnisebene kumuliert werden.

Art. 4 - § 1. Die Gewährung des Zuschusses ist an die Bedingung eines regelmäßigen Gebrauchs im Rahmen von Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz geknüpft für:

1° den Kauf eines neuen oder gebrauchten herkömmlichen Fahrrads oder Elektrofahrrads, mit Ausnahme von Transporträdern, für die die Gewährung des Zuschusses durch einen "täglichen" Gebrauch bedingt ist;

2° den Kauf eines neuen E-Bike Umbausatzes.

Die Bedingungen für die Gewährung des Zuschusses für den Kauf eines anderen Fahrrads als eines Transportrads oder eines neuen E-Bike Umbausatzes ermöglichen neben dem regelmäßigen Gebrauch im Rahmen der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz auch den "täglichen" Gebrauch im Sinne von Absatz 1 Ziffer 1.

Die Bedingungen für die Gewährung des Zuschusses für den Kauf eines Transportrads ermöglichen neben dem täglichen Gebrauch oder anstelle eines solchen Gebrauchs im Sinne von Absatz 1 Ziffer 1 den regelmäßigen Gebrauch im Rahmen der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz.

§ 2. In Abweichung von § 1 ist die Gewährung des Zuschusses für die arbeitslosen Begünstigten durch einen regelmäßigen Gebrauch im Rahmen der Arbeitssuche bedingt, für:

1° den Kauf eines neuen oder gebrauchten, herkömmlichen Fahrrads oder Elektrofahrrads;

2° den Kauf eines neuen E-Bike Umbausatzes.

Die Bedingungen für die Gewährung des Zuschusses für den Kauf eines neuen oder gebrauchten, herkömmlichen Fahrrads oder Elektrofahrrads oder eines neuen E-Bike Umbausatzes ermöglichen neben dem regelmäßigen Gebrauch im Rahmen der Arbeitssuche auch die Fahrten im Rahmen eines "täglichen" Gebrauchs im Sinne von Artikel 4, § 1, Absatz 1 Ziffer 1.

Art. 5 - Unter Gefahr der Unzulässigkeit müssen Zuschussanträge über ein Online-Formular eingereicht werden, das über das Portal der Mobilität in der Wallonie (mobilite.wallonie.be) zugänglich ist.

Dem Antrag sind beizufügen:

1° das Original der von einem Fachmann des Sektors ausgestellten Rechnung oder, falls nicht vorhanden, eine vom Fachmann beglaubigte Kopie, aus der der genaue Typ des Fahrrads oder des E-Bike Umbausatzes und das Kaufdatum hervorgehen;

2° eine ehrenwörtliche Erklärung über die Nichtkumulierung gemäß Artikel 3 § 2 Absatz 1;

3° bei einem Antrag auf Bezuschussung für den Kauf eines Fahrrads mit Elektroantrieb gemäß Artikel 1 Ziffer 6 b) oder eines E-Bike Umbausatzes mit einer Leistung zwischen 250 Watt und 1000 Watt, eine Kopie des Konformitätszeugnisses des Fahrzeugs der Klasse L1e-A;

4° bei regelmäßigem Gebrauch im Rahmen der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 eine ehrenwörtliche Erklärung des Antragstellers sowie eine Bescheinigung des Arbeitgebers über den regelmäßigen Gebrauch für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz;

5° bei regelmäßigem Gebrauch im Zusammenhang mit der Arbeitssuche gemäß Artikel 4 Absatz 2 eine ehrenwörtliche Erklärung des Antragstellers;

6° eine Arbeitslosigkeitsbescheinigung oder eine Bescheinigung des öffentlichen Sozialhilfezentrums für arbeitslose Antragsteller.

In Bezug auf Absatz 2 Ziffer 1° liegt das Datum des Erwerbs zwischen dem 1. Juli 2020 und dem 31. Dezember 2022 einschließlich.

Die Verwaltung informiert den Antragsteller, dass sie den Zuschussantrag erhalten hat, und fordert gegebenenfalls alle zur Vervollständigung des Antrags erforderlichen Dokumente an. Übermittelt der Antragsteller die unerlässlichen Dokumente nicht innerhalb von 30 Tagen nach Empfang des Antrags auf Vervollständigung, wird die Akte geschlossen.

Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Mobilität gehört, kann das Antragsverfahren festlegen.

Art. 6 - Wenn die Verwaltung den Zuschuss gewährt, wird er dem Begünstigten in einer Auszahlung auf die vom Begünstigten auf dem in Artikel 5 genannten Antragsformular angegebene Kontonummer überwiesen.

Art. 7 - Der Begünstigte registriert das bezuschusste Fahrrad über die Online-Plattform "Mybike" und bringt den entsprechenden Aufkleber am Fahrradrahmen an.

Art. 8 - Der Antragsteller verfügt ab dem Datum des Eingangs der Entscheidung über eine Frist von 30 Tagen, um bei der Verwaltung einen Antrag auf erneute Prüfung der Ablehnung der Gewährung der Prämie oder der Höhe der Prämie zu stellen.

Die Verwaltung verfügt über eine Frist von 60 Tagen ab Eingang des Antrags auf erneute Prüfung, um den Antragsteller aufzufordern, alle Dokumente und Belege zu übermitteln, die sie für eine erneute Prüfung des Antrags als notwendig erachtet. Werden die angeforderten Informationen nicht innerhalb von 30 Tagen nach Eingang des Antrags auf zusätzliche Informationen übermittelt, ist der Antrag auf erneute Prüfung unzulässig.

Die Verwaltung übermittelt ihre Entscheidung innerhalb von neunzig Tagen nach Eingang aller für eine erneute Prüfung des Antrags erforderlichen Elemente.

Art. 9 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Mobilität gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 26. November 2020

Für die Regierung :
Der Ministerpräsident
E. DI RUPO
Der Minister für Klima, Energie und Mobilität
Ph. HENRY

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2020/205341]

26 NOVEMBER 2020. — Wijzigingsbesluit van de Waalse regering tot vaststelling van de voorwaarden voor de toekenning van een subsidie aan elke natuurlijke persoon voor de aankoop van een fiets of een aanpasbare elektrische kit

De Waalse Regering,

Gelet op het klimaatdecreet van 20 februari 2014, artikel 16/1, ingevoegd bij het programmadecreet van 17 juli 2018 en gewijzigd bij het decreet van 2 mei 2019 en bij het decreet van 1 oktober 2020;

Gelet op de adviezen van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 29 juni 2020 en 22 september 2020;

Gelet op de instemming van de Minister van Begroting, gegeven op 9 juli 2020;

Gelet op het rapport van 28 september 2020 opgesteld overeenkomstig artikel 3, 2°, van het decreet van 11 april 2014 houdende uitvoering van de resoluties van de Vrouwenconferentie van de Verenigde Naties die in september 1995 in Peking heeft plaatsgehad en tot integratie van de genderdimensie in het geheel van de gewestelijke beleidslijnen;

Gelet op het advies nr. 67.805/2/V van de Raad van State, gegeven op 28 augustus 2020, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het advies 68.130/4 van de Raad van State, gegeven op 30 oktober 2012, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op de verbintenissen van het Waalse Gewest met betrekking tot de strijd tegen de klimaatverandering en de vermindering van de broeikasgassen, die als volgt zijn samengevat in het hoofdstuk Mobiliteit van de Algemene Beleidsverklaring: *"In dit verband zal de Regering ervoor zorgen dat haar beslissingen, samen met die van de federale Regering en de Europese Unie, tegen 2030 bijdragen tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in overeenstemming met de Waalse doelstelling van -55 % en een sterke vermindering van de impact van de vervoerssystemen op de gezondheid. Het Waalse beleid zal gebaseerd zijn op de voortzetting van de FAST 2030-visie en de gewestelijke mobiliteitsstrategie, die in overeenstemming met de doelstellingen van Wallonië in overeenstemming met het herziene PACE zal worden versterkt."*;

Gelet op de doelstelling van de FAST 2030 Visie om het modale aandeel van de fiets tegen 2030 te verviervoudigen tot 5 % ;

Gelet op de regionale mobiliteitsstrategie, het onderdeel "personenmobiliteit" en in het bijzonder met de volgende strategische richting: *"Effectieve begeleiding van gedragsverandering"*;

Gelet op de ambities die in de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024 zijn vastgelegd met betrekking tot de ontwikkeling van het gebruik van de fiets in het Waalse Gewest, waaronder: *"De Regering zal een strategie ontwikkelen om het gebruik van de fiets als vervoermiddel te ontwikkelen, met als doel het gebruik ervan te verdubbelen tegen 2024 en te verviervoudigen tegen 2030. Dit fietsbeleid, uitgevoerd in overleg met lokale belanghebbenden en gebruikers, zal met name de volgende strategische acties omvatten:*

1° *Ontwikkeling van een strategie ter bevordering van het gebruik van fietsen;*

2° *Begrotingsvastlegging voor fietsen aan 20 euro per inwoner per jaar."*;

Gelet op het standpunt van de Regering over "elektrische micro-mobiliteit", waaraan de elektrisch ondersteunde fiets kan worden gelijkgesteld:

"Elektrische micromobiliteit [...] is een onderdeel van de intermodaliteit dat deel uitmaakt van een reeks oplossingen die de verkeersopstoppingen en -vervuiling kunnen verminderen.";

Gelet op het potentieel van de elektrische fiets, met name de elektrische, onder andere op het gebied van dagelijkse mobiliteit, de mogelijkheid om langere afstanden af te leggen, grotere hoogteverschillen te overbruggen en tegelijkertijd minder inspanning te leveren dan met een zuivere spierfiets, en de waarde van het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets als alternatief voor minder duurzame vervoerswijzen;

Gelet op de groeiende publieke belangstelling voor de elektrische fiets, en onder andere het succes van het testprogramma 2017-2020 van het Waalse Gewest met de titel "Je teste l'électrique!", waarvan de resultaten door iedereen te raadplegen zijn op de website mobilite.wallonie.be;

Gelet op de gemiddelde prijs van een kwalitatief goede spierfiets voor dagelijks gebruik, en die van een fiets met elektrische ondersteuning, die over het algemeen hoger is dan die van een zuivere mechanische fiets, en de rem die dit kan betekenen voor veel burgers en werkgevers;