

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2020/204244]

1^{er} OCTOBRE 2020. — Arrêté du Gouvernement wallon fixant les modalités d'octroi d'une subvention aux employeurs pour l'achat d'un vélo de service

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret "climat" du 20 février 2014, article 16/1, inséré par le décret-programme du 17 juillet 2018;

Vu les avis de l'Inspecteur des Finances, donnés les 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;

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, *a fortiori* électrique, en matière de mobilité quotidienne et notamment professionnelle; le vélo électrique permettant de parcourir des distances plus longues, d'affronter des dénivelés plus importants, tout en fournissant un effort moindre qu'avec un vélo purement musculaire;

Considérant l'opportunité d'encourager l'utilisation du vélo en remplacement de modes de transport moins durables;

Considérant l'intérêt croissant du public pour le vélo (électrique), démontré, entre autres, par 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 musculaire, et le frein que cela peut représenter pour de nombreux citoyens et employeurs;

Considérant le rôle crucial que les employeurs ont à jouer pour encourager la population active à adopter des comportements de mobilité plus sains et respectueux de l'environnement;

Considérant l'intérêt croissant des employeurs et des employés pour le vélo comme mode de déplacement utilitaire, que ce soit dans le cadre des trajets domicile-travail ou des déplacements de service (professionnels); les effets positifs d'une politique d'entreprise favorable au vélo étant d'ailleurs largement démontrés, entre autres, dans le cadre du projet « Tous vélo-actifs »;

Considérant les nombreuses demandes des employeurs 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 Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures;

2° le demandeur : toute personne morale de droit privé ou toute personne morale de droit public ayant un siège d'activité implanté en Région wallonne et impliquant des déplacements professionnels;

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 :

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 suivantes :

(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 VTT : le vélo tout-terrain ou vélo de montagne ou encore vélo de randonnée sportive. Ces vélos sont destinés à une utilisation sur terrain accidenté;

8° le vélo cargo : le 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;

9° 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;

10° le vélo musculaire : le vélo non équipé d'un moteur, qui fonctionne uniquement grâce à la force de son utilisateur;

11° le vélo de service : le vélo utilisé pour des déplacements dans le cadre professionnel;

12° 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 aux employeurs une subvention destinée à couvrir une partie des frais relatifs à l'acquisition d'un vélo de service musculaire ou électrique, neuf ou d'occasion.

Art. 3. Le montant de la subvention pour l'achat d'un vélo 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° 400 euros par vélo cargo.

Le double subventionnement est interdit.

La subvention est limitée à maximum cinq vélos par bénéficiaire.

Art. 4. Sous peine d'irrecevabilité, la demande de subvention est introduite par voie électronique au moyen d'un formulaire en ligne accessible sur le portail de la Mobilité.

La demande est accompagnée :

1° d'éléments prouvant que le demandeur a un siège d'activité en Région wallonne impliquant des déplacements professionnels;

2° 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 ainsi que la date d'acquisition;

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), une copie du certificat de conformité du véhicule catégorie L1e-A;

4° d'une déclaration sur l'honneur portant sur l'interdiction du double subventionnement visée à l'article 3.

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

L'Administration informe le demandeur qu'il 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 l'envoi de la demande de compléments, le dossier est clôturé.

Le Ministre qui la mobilité dans ses attributions détermine la procédure de demande.

Art. 5. 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 4.

Art. 6. § 1^{er}. Le bénéficiaire est tenu d'enregistrer le vélo ayant fait l'objet de la subvention via la plateforme en ligne « Mybike », et d'apposer, sur le cadre du vélo, l'autocollant correspondant.

§ 2. Le vélo ayant fait l'objet de la subvention est utilisé principalement à des fins professionnelles.

Le bénéficiaire s'engage à établir et publier un règlement interne relatif à l'utilisation principale du vélo de service et à ses éventuelles exceptions ponctuelles, telles que le trajet domicile-travail pour les employés ne bénéficiant pas de l'octroi d'une subvention pour leur vélo personnel. Ces exceptions accordées ne peuvent en aucun cas déroger à l'utilisation principale du vélo de service.

Le règlement interne prévoit les risques que la mise à disposition d'un vélo implique. La Région wallonne se décharge de toute responsabilité relative à l'utilisation du vélo ayant fait l'objet de la subvention.

Art. 7. 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.

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

Art. 8. Le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 1^{er} octobre 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

[2020/204244]

1. OKTOBER 2020 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Festlegung der Bedingungen für die Gewährung eines Zuschusses an Arbeitgeber für den Kauf eines Dienstfahrrads

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des "Klima"-Dekrets vom 20. Februar 2014, Artikel 16/1, eingefügt durch das Programmdekret vom 17. Juli 2018;

Aufgrund der am 29. Juni 2020 und 22. September 2020 abgegebenen Stellungnahmen des Finanzinspektors;

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

Aufgrund des am 28. September 2020 gemäß Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinigten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen politischen Vorhaben erstellten Berichts;

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;

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 allgemeinspolitischen 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 der Erwägung, dass es erstrebenswert ist, die Nutzung des Fahrrads als Alternative zu weniger nachhaltigen Verkehrsmitteln zu fördern;

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 Schlüsselrolle, die Arbeitgeber spielen müssen, um die erwerbstätige Bevölkerung zu einem gesünderen und umweltfreundlicheren Mobilitätsverhalten zu ermutigen;

In Erwägung des wachsenden Interesses von Arbeitgebern und Arbeitnehmern am Fahrrad im Rahmen einer funktionellen Mobilität, sei es für Fahrten von zu Hause zum Arbeitsplatz oder für Dienstreisen (berufliche Fahrten); die positiven Auswirkungen einer Firmenpolitik, die das Radfahren fördert, wurden u.a. im Rahmen des Projekts "Tous vélo-actifs" umfassend nachgewiesen;

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 Elektrofahrrads 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 Begriffsbestimmungen:

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

2° der Antragsteller: jede juristische Person des privaten Rechts oder jede juristische Person des öffentlichen Rechts mit einem Geschäftssitz in der Wallonischen Region und mit Dienstreisen;

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° Elektrofahrrad: ausschließlich die folgenden beiden Fahrzeugkategorien werden unabhängig von ihrem Modell (mit Ausnahme von Mountainbikes) 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° das Mountainbike: das geländegängige Fahrrad oder Mountainbike oder auch ein sportliches Tourenrad. Diese Fahrräder sind für den Einsatz auf unebenem Gelände vorgesehen;

8° 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;

9° 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;

10° das herkömmliche Fahrrad: das Fahrrad, das nicht mit einem Motor ausgestattet ist, und allein durch die Kraft des Benutzers angetrieben wird;

11° das Dienstfahrrad: das für Dienstreisen benutzte Fahrrad;

12° 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 den Arbeitgebern einen Zuschuss gewähren, der dazu bestimmt ist, einen Teil der Kosten im Zusammenhang mit der Anschaffung eines neuen oder gebrauchten Dienstfahrrads (herkömmliches Fahrrad oder Elektrofahrrad) zu decken.

Art. 3 - Die Höhe des Zuschusses für den Kauf eines Fahrrads 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° 400 Euro pro Transportrad.

Eine doppelte Bezuschussung ist verboten.

Der Zuschuss ist auf maximal fünf Fahrräder pro Begünstigten beschränkt.

Art. 4 - Unter Gefahr der Unzulässigkeit müssen Zuschussanträge elektronisch über ein Online-Formular eingereicht werden, das über das Mobilitätsportal zugänglich ist.

Dem Antrag sind beizufügen:

- 1° Elemente, die belegen, dass der Antragsteller einen Geschäftssitz in der Wallonischen Region hat, der Dienstfahrten voraussetzt;
- 2° das Original der von einem Fachmann des Sektors ausgestellten Rechnung oder, falls nicht vorhanden, eine vom Fachmann beglaubigte Kopie, aus der der genaue Fahrradtyp und das Kaufdatum hervorgehen;
- 3° bei einem Antrag auf Bezuschussung für den Kauf eines Fahrrads mit Elektroantrieb gemäß Artikel 1 Ziffer 6 b) eine Kopie des Konformitätszeugnisses des Fahrzeugs der Klasse L1e-A;
- 4° eine ehrenwörtliche Erklärung zum Verbot der in Artikel 3 genannten Doppelbezuschussung.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 2 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 Absendung des Antrags auf Vervollständigung, wird die Akte geschlossen.

Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Mobilität gehört, legt das Antragsverfahren fest.

Art. 5 - Wenn die Verwaltung den Zuschuss gewährt, wird er dem Begünstigten in einer Auszahlung auf die vom Begünstigten auf dem in Artikel 4 genannten Antragsformular angegebene Kontonummer überwiesen.

Art. 6 - § 1. Der Begünstigte ist verpflichtet, das bezuschusste Fahrrad über die Online-Plattform "Mybike" zu registrieren und den entsprechenden Aufkleber am Fahrradrahmen anzubringen.

§ 2. Das bezuschusste Fahrrad wird hauptsächlich für berufliche Zwecke genutzt.

Der Begünstigte verpflichtet sich, eine interne Ordnung über die Hauptverwendung des Dienstfahrrads und etwaige spezifische Ausnahmen, wie z.B. die Fahrt von zu Hause zum Arbeitsplatz für Mitarbeiter, die keinen Zuschuss für ihr persönliches Fahrrad erhalten, auszuarbeiten und zu veröffentlichen. Diese gewährten Ausnahmen dürfen in keinem Fall von der Hauptverwendung des Dienstfahrrads abweichen.

Die interne Ordnung sieht die Risiken vor, die mit der Bereitstellung eines Fahrrads verbunden sind. Die Wallonische Region lehnt jede Verantwortung für die Nutzung des Fahrrads, für das der Zuschuss gewährt wurde, ab.

Art. 7 - 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.

Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Mobilität gehört, kann das Verfahren zur Beantragung einer erneuten Prüfung vervollständigen.

Art. 8 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Mobilität gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 1. Oktober 2020

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident
E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie und Mobilität
Ph. HENRY