

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

25 september 2025

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van diverse bepalingen
voor wat betreft de verhoging
van de verkeersveiligheid
bij het gebruik
van de elektrische step**

(ingediend door mevrouw Tine Gielis c.s.)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

25 septembre 2025

PROPOSITION DE LOI

**visant à modifier
diverses dispositions relatives
au renforcement de la sécurité routière
en ce qui concerne
l'utilisation de la trottinette électrique**

(déposée par Mme Tine Gielis et consorts)

SAMENVATTING

De elektrische step is populair geworden maar zorgt voor een sterke toename van ongevallen, met dagelijks gemiddeld vijf incidenten in België. De huidige wetgeving, die e-steps gelijkstelt aan fietsen, blijkt onvoldoende om de risico's en overlast te beheersen.

Dit voorstel beoogt daarom de maximumsnelheid te verlagen van 25 naar 20 km/u en een verplicht kenteken in te voeren. Dit moet zowel de verkeersveiligheid verbeteren als de handhaving versterken, zodat de opgevoerde en gevaarlijke steps uit het verkeer kunnen worden geweerd.

RÉSUMÉ

La trottinette électrique est devenue populaire mais elle entraîne une forte hausse du nombre d'accidents, étant chaque jour à l'origine de cinq incidents en moyenne en Belgique. La législation en vigueur, qui assimile les trottinettes électriques aux bicyclettes, apparaît insuffisante pour maîtriser les risques et les nuisances.

Cette proposition de loi vise dès lors à réduire la vitesse maximale de 25 à 20 km/h et à instaurer une plaque d'immatriculation obligatoire. Ces mesures visent à accroître la sécurité routière mais aussi à améliorer le contrôle du respect de la législation, afin que les trottinettes trafiquées et dangereuses puissent être bannies de la circulation.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De elektrische step (e-step) is in korte tijd uitgegroeid tot een vast onderdeel van ons mobiliteitslandschap. Dit hyperflexibele elektrische voortbewegingstoestel werd in het wettelijk kader opgenomen als elektrisch voortbewegingstoestel. Met een wetswijziging inzake de reglementering van voortbewegingstoestellen op 1 juli 2022 werd een grondige aanpassing aan de specifieke wetgeving doorgevoerd. Bestuurders van e-steps werden daardoor in de wegcode gelijkgesteld met fietsers, een minimumleeftijd van 16 jaar (met uitzonderingen) werd ingevoerd, een passagiersverbod werd opgelegd alsmede een verplichte verlichting, het verbod om op het voetpad te rijden, enzovoort... Steps met een snelheid hoger dan 25 km/u werden bij wet verboden en worden beschouwd als motorvoertuig met een inschrijvings- en verzekeringsverplichting.

De huidige wetgeving over elektrische voortbewegingstoestellen, die e-steps gelijkstelt aan fietsers, blijkt ontoereikend om de veiligheidsrisico's en de maatschappelijke overlast aan te pakken. Hierop verder bouwend lijkt ook het algemene kader van voortbewegingstoestellen ontoereikend om de innovaties en snel veranderende context in de mobiliteitssector afdoende op te vangen. Momenteel wordt een veelheid aan voortbewegingstoestellen ondergebracht binnen dezelfde typologie qua voertuig, zonder dat deze toestellen op het vlak van verkeersveiligheid en -gebruik in de praktijk vergelijkbaar zijn. Dit wetsvoorstel wil een antwoord bieden op de urgente problematiek van groeiende ongevalenstatistieken met deze toestellen door een meerledige aanpak van de e-step, namelijk de verlaging van de maximale snelheid en de invoering van een verplicht kentekenbewijs.

1. Toenemende ongevalenstatistieken

De toenemende populariteit van de e-step gaat gepaard met een alarmerende stijging van het aantal verkeersongevallen. De meest recente cijfers van het VIAS-instituut tonen aan dat het aantal ongevallen met gewonden in het eerste kwartaal van 2025 met maar liefst 62 % is toegenomen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. In juli 2025 vielen op twee weken tijd vier dodelijke slachtoffers te betreuren die betrokken waren bij een ongeval met e-steps. Ook in 2024 vielen vier dodelijke slachtoffers bij ongevallen met e-steps en werd een toename van 8 % in het aantal ongevallen met

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En peu de temps, la trottinette électrique est devenue un élément indissociable de notre paysage de la mobilité. Cet engin de déplacement électrique hyperflexible a été inscrit dans le cadre légal en tant qu'engin de déplacement électrique. Le 1^{er} juillet 2022, une modification fondamentale a été apportée à la législation réglementant les engins de déplacement motorisés. Les utilisateurs de trottinettes électriques ont alors été assimilés aux cyclistes dans le Code de la route; un âge minimum de 16 ans (assorti d'exceptions) a été instauré; une interdiction de transporter des passagers et un éclairage obligatoire ont été imposés; l'interdiction de rouler sur le trottoir a été introduite, etc... Les trottinettes dont la vitesse dépasse les 25 km/h ont été interdites par la loi et sont considérées comme des véhicules à moteur dont l'immatriculation et l'assurance sont obligatoires.

La législation actuelle relative aux engins de déplacement électriques, qui assimile les utilisateurs de trottinettes électriques aux cyclistes, demeure toutefois insuffisante afin de lutter contre les risques en matière de sécurité et les nuisances pour la société. Dans le prolongement de ce qui précède, il apparaît également que le cadre général relatif aux engins de déplacement est insuffisant afin d'intégrer efficacement les innovations et le contexte sans cesse changeant du secteur de la mobilité. Actuellement, une multitude d'engins de déplacement sont répertoriés sous la même typologie de véhicules, alors que ces engins ne sont pas comparables dans la pratique sur le plan de la sécurité et de leur utilisation sur la route. La présente proposition de loi vise à offrir une réponse à la problématique urgente de la hausse des accidents impliquant ces engins en s'attaquant au problème sur plusieurs fronts, à savoir en réduisant la vitesse maximale et en instaurant un certificat d'immatriculation obligatoire.

1. Augmentation du nombre d'accidents dans les statistiques

La popularité croissante de la trottinette électrique va de pair avec une augmentation alarmante du nombre d'accidents de la circulation. Les chiffres les plus récents de l'institut VIAS montrent que le nombre d'accidents avec blessés a augmenté de pas moins de 62 % au cours du premier trimestre de 2025 par rapport à la même période l'année passée. En juillet 2025, en l'espace de deux semaines, quatre personnes ont perdu la vie à la suite d'un accident impliquant une trottinette électrique. En 2024 également, quatre personnes ont été tuées dans un accident de ce type et une augmentation de

e-steps geregistreerd tegenover het jaar voordien. Er is dus sprake van een exponentiële trend, die zich ook niet langer beperkt tot de stedelijke context. De e-step is inmiddels in heel het land ingeburgerd en blijft verder in gebruik stijgen. Hierdoor vinden er thans in België gemiddeld vijf ongevallen per dag plaats met de e-step.

Deze statistiek beperkt zich tot de verkeersongevallen die werden geregistreerd door de politiediensten. Hierdoor leeft een sterk vermoeden dat dit een onderschatting is van het werkelijk aantal ongevallen met de e-step. Deze onrustwekkende trend werd ook gesignaleerd en aangekaart door spoedartsen van de Antwerpse ziekenhuiskoepel ZAS in juni 2025. Het Ziekenhuis Aan de Stroom trekt aan de alarmbel. Het ziekenhuis kreeg immers elke dag gemiddeld drie slachtoffers van ongevallen met e-steps over de vloer ofwel 1600 het afgelopen anderhalf jaar tussen januari 2024 en juni 2025. Dit is een onrustwekkende en onhoudbare trend die spoeddiensten en artsen ernstig zorgen baart. Volgens de spoedartsen kan onheil worden voorkomen door het vermogen en dus de maximale snelheid van een e-step terug te brengen.

2. Veiligheid verhogen via een snelheidsbeperking

De problematiek is tweeledig. Ten eerste ligt de oorzaak in de inherente technische specificaties van de e-steps. Hoewel de wettelijke maximumsnelheid van 25 km/u vergelijkbaar is met die van een elektrische fiets, is de rijervaring fundamenteel anders. E-steps hebben kleine wielen, geen trapondersteuning en een beperkte vering, wat leidt tot een instabiele wegligging en een aanzienlijk trager reactievermogen bij de bestuurder. Dit verhoogt de kans op ongevallen en leidt vaak tot zware verwondingen, zoals wordt bevestigd door spoedartsen die de impact van deze valpartijen dagelijks vaststellen. Daarom is de wetgeving voor het gebruik van de e-step in verschillende omliggende landen strikter opgevat dan in België.

Om de verkeersveiligheid voor de gebruiker van de e-step als andere weggebruikers drastisch te verhogen, is de meest gepaste maatregel de maximumsnelheid naar 20 km/u terug te brengen. De snelheidslimiet van 20 km/u is een reeds bestaande snelheidsbeperking binnen de vigerende wetgeving, bijvoorbeeld in woonerven. De snelheid naar een gepast maximum terugbrengen geleet op de hierboven vermelde technische specificaties,

8 % du nombre d'accidents impliquant ces engins a été enregistrée par rapport à l'année précédente. Il est dès lors question d'une tendance exponentielle qui, en outre, ne se limite plus au contexte urbain. Dans l'intervalle, la trottinette électrique est entrée dans les mœurs dans l'ensemble du pays et son utilisation continue de croître. En raison de cette situation, cinq accidents impliquant des trottinettes électriques surviennent en moyenne chaque jour en Belgique.

Ces statistiques se limitent aux accidents de la circulation qui ont été enregistrés par les services de police, si bien qu'il est très probablement question d'une sous-estimation du nombre réel d'accidents impliquant des trottinettes électriques. Cette tendance inquiétante a également été signalée et recensée en juin 2025 par les médecins urgentistes de l'association hospitalière anversoise ZAS (Ziekenhuis Aan de Stroom), qui a tiré la sonnette d'alarme. En moyenne, au cours des dix-huit derniers mois, de janvier 2024 à juin 2025, trois victimes d'accidents impliquant des trottinettes électriques ont été admises tous les jours dans cet hôpital, soit un total de 1600 personnes. Il s'agit d'une tendance inquiétante et intolérable qui suscite de vives inquiétudes au sein des services d'urgence et parmi les médecins. Selon les médecins urgentistes, il est possible de prévenir des drames en réduisant la puissance et, par conséquent, la vitesse maximale des trottinettes électriques.

2. Renforcer la sécurité en limitant la vitesse

Le problème est double. Il trouve d'abord son origine dans les spécificités techniques inhérentes aux trottinettes électriques. Bien que la vitesse maximale légale de 25 km/h soit comparable à celle d'un vélo électrique, l'expérience de conduite est fondamentalement différente. Les trottinettes électriques sont munies de petites roues, ne disposent pas d'une assistance au pédalage et ont une suspension limitée, ce qui entraîne une tenue de route instable et un temps de réaction sensiblement plus lent pour l'utilisateur. Ces spécificités augmentent le risque d'accidents et entraînent souvent des blessures graves, comme le confirment les urgentistes qui constatent quotidiennement les conséquences de ces chutes. C'est pourquoi plusieurs pays voisins ont prévu une législation relative à l'utilisation des trottinettes électriques plus stricte qu'en Belgique.

Afin d'accroître considérablement la sécurité routière pour les utilisateurs de trottinettes électriques et les autres usagers de la route, la mesure la plus adéquate consiste à ramener la vitesse maximale à 20 km/h. Cette limitation de vitesse existe déjà dans la législation en vigueur, par exemple pour les zones résidentielles. Ramener la vitesse à une vitesse maximale appropriée, compte tenu des spécificités techniques précitées, vise

zet in op preventie van ongevallen. Andere minder ingrijpende maatregelen om de bestuurder beter te beschermen zetten in op *harm reduction*, maar leiden niet tot een aangepast gedrag om ook de veiligheid van andere weggebruikers te verbeteren noch om ongevallen te vermijden. Een ongeval dat voorkomen kan worden, is te allen tijde te verkiezen boven het verkleinen van eventuele schade bij ongevallen.

Nieuw verkochte particuliere e-steps en e-steps die worden gebruikt in de sector van de deelmobiliteit, kunnen sneller worden aangepast dan privésteps die de afgelopen jaren werden aangekocht. Na een geschikte overgangperiode kan van verkopers van e-steps worden verwacht dat ze enkel nog e-steps met een maximale snelheid van 20 km/u aanbieden. Zowel de fysieke als digitale verkooppunten hebben op deze manier afdoende tijd om hun aanbod aan te passen aan de nieuwe wetgeving. Aanbieders van deelsteps lieten reeds zien dat zij via geolocatie relatief eenvoudig de maximale snelheid kunnen begrenzen op drukke plekken zoals stadscentra. Mits een overgangperiode van een jaar, kan ook van hen worden verwacht dat ze de maximale snelheid van hun steps naar beneden bijstellen tot een maximum van 20 km/u.

De maximale snelheid van bestaande particuliere voertuigen terugbrengen, is geen eenvoudige opgave. Men moet beseffen dat heel wat eigenaars van een e-step een bepaald budget hebben geïnvesteerd om zich op een duurzamere manier te verplaatsen. Het is belangrijk dat de verlaging van de maximumsnelheid wordt gezien in het licht van de verkeersveiligheid, zonder de consumenten voor een voldongen feit en een onmogelijke opgave te plaatsen. Daarom voorzien we voor particuliere eigenaars van een e-step in een overgangperiode om de snelheidsverlaging werkelijkheid te maken. De eigenaars van dergelijke steps wordt een ruime tijdspanne gegeven als overgangperiode. In deze overgangperiode kan de eigenaar van de particuliere e-step ofwel de huidige e-step laten aanpassen met een vorm van een snelheidsbegrenzer, ofwel het bestaande toestel vervangen door een nieuw toestel. Op deze manier wordt ingezet op het algemeen belang en de verkeersveiligheid, zonder de bescherming van de consument uit het oog te verliezen. Mits deze overgangperiode enkel geldt voor reeds aangekochte voertuigen en gelet op de courante vernieuwingsgraad van elektrische toestellen, zal het aandeel aan te passen e-steps eerder beperkt zijn.

à éviter les accidents. D'autres mesures moins radicales visant à mieux protéger l'utilisateur misent sur la réduction des dommages, mais n'encourageront pas l'utilisateur à adopter un comportement approprié qui permettra de renforcer la sécurité des autres usagers de la route ou d'éviter les accidents. Or, il est toujours préférable d'éviter un accident que de réduire les dommages éventuels qui en résultent.

Les trottinettes électriques neuves vendues aux particuliers et celles utilisées dans le secteur de la mobilité partagée pourront être adaptées plus rapidement que les trottinettes privées achetées ces dernières années. Après une période de transition appropriée, les vendeurs de trottinettes électriques ne pourront plus proposer que des trottinettes électriques dont la vitesse maximale est de 20 km/h. Les points de vente physiques et numériques disposeront ainsi de suffisamment de temps pour adapter leur offre à la nouvelle législation. Les fournisseurs de trottinettes en libre-service ont déjà démontré qu'ils pouvaient assez facilement limiter la vitesse maximale à l'aide de la géolocalisation dans les zones très fréquentées telles que les centres urbains. Moyennant une période de transition d'un an, on peut également attendre de leur part qu'ils réduisent la vitesse maximale de leurs trottinettes à 20 km/h.

Réduire la vitesse maximale des véhicules privés existants ne sera pas une sinécure. Il faut garder à l'esprit que de nombreux propriétaires de trottinettes électriques ont investi un certain montant pour se déplacer de manière plus durable. Il importe que la réduction de la vitesse maximale soit envisagée sous l'angle de la sécurité routière, sans mettre les consommateurs devant le fait accompli ni devant une mission impossible. C'est pourquoi nous prévoyons, pour les propriétaires privés de trottinettes électriques, une période de transition avant d'imposer la réduction de la vitesse. Les propriétaires de ces trottinettes bénéficieront d'une période de transition suffisamment longue. Au cours de cette période, le propriétaire d'une trottinette électrique privée pourra soit placer un limiteur de vitesse sur sa trottinette, soit remplacer son engin par un nouveau. L'accent sera ainsi mis sur l'intérêt général et la sécurité routière, sans perdre de vue la protection des consommateurs. Cette période de transition ne s'appliquant qu'aux véhicules déjà achetés et compte tenu du taux de renouvellement habituel des appareils électroniques, le nombre de trottinettes électriques qui devront être adaptées sera plutôt limité.

3. Straffeloosheid bestrijden via een kentekenbewijs

Ten tweede bestaat er een aanzienlijk juridisch hiaat met betrekking tot de handhaving. Het ontbreken van een kenteken op e-steps leidt tot een cultuur van straffeloosheid. Bestuurders die hun steps opvoeren tot onverantwoorde snelheden of roekeloos gedrag vertonen, voelen zich onaantastbaar. Zonder de aanwezigheid van een kenteken is het een moeilijke opdracht voor de politiediensten om overtreders te identificeren en aan te spreken op foutief gedrag. De enige optie die de politie vaak ter beschikking heeft, is om de bestuurder van de e-step staande te houden. Tegen de wil van eenieder in zorgt deze handelwijze voor gevaarlijke situaties. De achtervolging op een 11-jarige jongen in Ganshoren in juni 2025, die leidde tot het tragische overlijden van de minderjarige in kwestie, is een jammerlijk voorbeeld ter zake. De achtervolging van overtreders van de e-step, kan veel veiliger en kordater worden opgevolgd indien een kenteken op het voertuig wordt geplaatst waarmee tot de identificatie kan worden overgegaan.

Bovendien is het voor slachtoffers van ongevallen, inclusief vluchtmisdrijf, vrijwel onmogelijk om de dader te traceren en aansprakelijk te stellen voor de geleden schade. Dit gebrek aan verantwoordelijkheid ondermijnt de rechtszekerheid en laat slachtoffers onbeschermd. Indien van onze politiediensten wordt verwacht dat ze de verkeersveiligheid handhaven, inclusief het ordentelijk en veilig gebruik van de e-step, moeten zij hiervoor over een veilig en correct controlemiddel beschikken.

Niet enkel voor het handhaven van de verkeersveiligheid zou de introductie van een verplicht kenteken een stap vooruit betekenen, ook voor het vermijden van onveilige voertuigen in het verkeer zou het kentekenbewijs een bijdrage kunnen leveren. De markt van de e-step wordt overspoeld met modellen die het vermogen van 250 watt – die een maximale snelheid van 25 km/u kunnen behalen – absoluut niet respecteren. E-steps die duizelingwekkende snelheden halen zijn niet uitzonderlijk. Nog dit jaar werd door de Brusselse politie een e-step in beslag genomen die tot 106 km/u bleek te halen. Dit wordt ook aangekaart door de politierechters die steeds vaker eigenaars van opgevoerde e-steps voor zich zien verschijnen. Dat is een fenomeen dat moet en kan worden aangekaart.

In Nederland bijvoorbeeld wordt het aantal goedgekeurde modellen van e-steps om zich op de openbare weg te begeven strikter ingeperkt dan in België, net om te vermijden dat dergelijke onverantwoord snelle toestellen de weg kunnen opgaan. Door het verplicht inschrijven

3. Lutter contre l'impunité grâce au certificat d'immatriculation

Il existe ensuite un vide juridique important en ce qui concerne le contrôle du respect de la législation. L'absence de plaque d'immatriculation sur les trottinettes électriques entraîne une culture de l'impunité. Les utilisateurs qui poussent leurs trottinettes à des vitesses excessives ou adoptent un comportement téméraire se sentent intouchables. En l'absence d'une plaque d'immatriculation, il est difficile pour la police d'identifier les contrevenants et de les réprimander pour leur comportement inapproprié. Souvent, la seule option dont dispose la police est d'interpeller l'utilisateur de la trottinette électrique. Cette procédure entraîne, contre la volonté de chacun, des situations dangereuses. La poursuite d'un garçon de 11 ans à Ganshoren en juin 2025, qui a entraîné le décès tragique du mineur en question, illustre tristement le danger précité. Les contrevenants utilisant une trottinette électrique pourraient être poursuivis de façon bien plus sûre et efficace si leurs véhicules étaient munis d'une plaque d'immatriculation permettant de les identifier.

En outre, il est quasiment impossible pour les victimes d'accidents, notamment dans les cas de délit de fuite, d'identifier le responsable en vue d'un dédommagement des dommages subis. Cette absence de responsabilité sape la sécurité juridique et rend les victimes vulnérables. Si l'on attend des services de police qu'ils assurent la sécurité routière, en ce compris l'utilisation correcte et sûre de la trottinette électrique, ils doivent disposer à cette fin d'un moyen de contrôle fiable et adéquat.

L'introduction d'un certificat d'immatriculation obligatoire ne serait pas seulement une avancée en vue de garantir le respect de la sécurité routière, mais aussi pour éviter la circulation de véhicules dangereux. Le marché des trottinettes électriques est en effet inondé de modèles qui ne respectent absolument pas la puissance maximale de 250 watts – qui permet d'atteindre une vitesse maximale de 25 km/h. Les trottinettes électriques qui atteignent des vitesses vertigineuses ne font pas figure d'exceptions. Cette année encore, la police bruxelloise a saisi une trottinette électrique pouvant atteindre 106 km/h. Ce constat est également dressé par les juges de police, qui voient de plus en plus fréquemment des propriétaires de trottinettes électriques trafiquées comparaître devant eux. Il s'agit d'un phénomène contre lequel il est possible et même indispensable de lutter.

Par exemple, aux Pays-Bas, le nombre de modèles de trottinettes électriques homologués pour circuler sur la voie publique est nettement plus limité qu'en Belgique, précisément pour éviter que des engins pouvant atteindre une telle vitesse déraisonnable puissent se retrouver

van de e-step bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) kunnen modellen die geen correcte technische specificaties kunnen voorleggen, worden geweerd. Het is aan de fabrikant van het toestel om bij de verkoop een geschikt en correct homologatiebewijs te voorzien. Indien een e-step nadien toch aan een hogere snelheid wordt tegengehouden door politiediensten, bestaat er geen twijfel over dat het een opgevoerd model betreft en niet een onbewuste aankoop van de eigenaar.

4. Doelstellingen en de juridische aanpak

Dit wetsvoorstel beoogt deze structurele problemen op te lossen door een specifieke juridische status te creëren voor de elektrische step. Het is cruciaal dat deze regulering zich uitsluitend richt op e-steps en geen nadelige gevolgen heeft voor de andere types voortbewegingstoestellen die in hetzelfde wettelijk kader vallen. Een inschrijvingsverplichting en snelheidsaanpassing voor al deze types van voertuigen zou niet in verhouding staan tot de gewenste verkeersveiligheidsbaten en de waargenomen risico's. De beschreven verkeersveiligheidssituatie is immers zeer specifiek aanwezig bij de gebruikers van de e-step, niet bij personen met een beperking die gebruikmaken van elektrische rolstoelen of bestuurders van andere motorische hulpmiddelen zoals *hoverboards* of *monowheels*.

Deze realiteit wordt ook reeds meegenomen in de aanpassing van de wegcode zoals bepaald in het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg. Hierin worden de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in vier categorieën ingedeeld waarvan de e-step er één van is. De vernieuwde Wegcode zou ingaan op 1 september 2026. In de huidige geldende verkeerswetgeving benoemt de wetgever ook vier categorieën van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, waarbij de e-step echter geen op zichzelf staande categorie is. Gezien de e-step in de nieuwe wegcode specifiek wordt benoemd, kan worden bepleit om voor deze subcategorie gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in actuele regels te voorzien.

Niet enkel de vernieuwde wegcode moet in beschouwing worden genomen. Om het probleem aan te pakken, dient ook te worden gekeken naar de huidige wetgeving zolang deze in voege is. Hiervoor dienen dezelfde aanpassingen niet enkel in de vernieuwde Wegcode te worden voorzien die op 1 september 2026 van kracht wordt, maar ook 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. Dit garandeert een vlotte integratie van de nieuwe

dans la circulation. L'inscription obligatoire de la trottinette électrique auprès de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) permettra de bannir les modèles qui ne présentent pas les spécifications techniques requises. Il appartient au fabricant de l'engin de fournir, au moment de la vente, une preuve d'homologation adéquate et correcte. Si, ultérieurement, une trottinette électrique est malgré tout retenue par la police en raison d'une vitesse excessive, il ne fera pas de doute qu'il s'agit d'un modèle trafiqué et non d'un achat involontaire du propriétaire.

4. Objectifs et approche juridique

La présente proposition de loi vise à remédier à ces problèmes structurels en créant un statut juridique spécifique à la trottinette électrique. Il est crucial que cette réglementation porte uniquement sur les trottinettes électriques et n'induisse pas d'effets indésirables pour les autres types d'engins de déplacement qui relèvent du même cadre légal. Rendre l'immatriculation obligatoire et adapter la vitesse pour tous ces types de véhicules serait disproportionné par rapport aux bénéfices souhaités pour la sécurité routière et aux risques observés. La situation décrite en matière de sécurité routière, qui est très spécifique aux utilisateurs de trottinettes électriques, ne concerne pas les personnes porteuses d'un handicap qui utilisent des chaises roulantes électriques ni les utilisateurs d'autres engins motorisés tels que les *hoverboards* ou les *monoroues*.

Cette réalité est d'ailleurs déjà prise en compte dans la modification du Code de la route prévue par l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique, qui classe les engins de déplacement motorisés en quatre catégories, les trottinettes électriques constituant l'une d'entre elles. Le nouveau Code de la route entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2026. Dans la législation actuelle relative à la circulation routière, le législateur prévoit aussi quatre catégories d'engins de déplacement motorisés, mais la trottinette électrique ne constitue pas une catégorie à part entière. Dès lors que la trottinette électrique est spécifiquement désignée dans le nouveau Code de la route, il se justifie de prôner que des règles actualisées soient prévues pour cette sous-catégorie d'engins de déplacement motorisés.

Il ne faut pas seulement prendre en compte le nouveau Code de la route. Pour s'attaquer au problème, il convient aussi de se pencher sur la législation actuelle tant que celle-ci est en vigueur. À cet effet, il convient d'apporter les mêmes modifications aussi bien dans le nouveau Code de la route qui entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2026 que dans 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. Cette approche garantira une intégration harmonieuse de la nouvelle

regelgeving en zorgt voor een duidelijk regelgevend kader zonder dat de overgangperiode voor particuliere eigenaren pas kan ingaan wanneer de nieuwe wegcode in voege gaat.

Ten slotte moet ook een correcte, eenvoudige en vlot digitaal te verwerken inschrijvingsprocedure bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) in het leven worden geroepen. Dit kan naar analogie met de inschrijving van de speedpedelec, die eveneens een kentekenverplichting heeft. Hiervoor moet het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen worden aangepast.

Tine Gielis (cd&v)
 Nawal Farih (cd&v)
 Phaedra Van Keymolen (cd&v)
 Nahima Lanjri (cd&v)
 Steven Matheï (cd&v)
 Franky Demon (cd&v)

réglementation et fournira un cadre réglementaire clair sans qu'il soit nécessaire d'attendre l'entrée en vigueur du nouveau Code de la route avant d'entamer la période transitoire pour les propriétaires privés.

Enfin, il y a également lieu de mettre sur pied une procédure d'immatriculation auprès de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) qui soit correcte, simple et aisément réalisable par la voie numérique. Celle-ci pourra être calquée sur l'immatriculation du *speed pedelec*, lequel est également soumis à une obligation d'immatriculation. À cet effet, l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules devra être modifié.

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK 1****Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2**Definities****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° elektrische step of gemotoriseerde step: elk tweewielig gemotoriseerd voortbewegingstoestel zonder zelfbalancerende eigenschappen zoals bepaald in artikel 2.22 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, waarbij de step uitgerust is met een elektrische motor waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, ontworpen is voor het vervoer van één rechtstaande persoon staand op een platform, beschikt over een stuurkolom maar niet over een zadel, en niet onderworpen is aan de verplichte inschrijving als bromfiet in de zin van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

2° kentekenplaat: een door de bevoegde overheid afgeleverd kentekenplaat ter identificatie van een voertuig, dat op een daartoe bestemde plaats op het voertuig wordt aangebracht, en gepaard gaat met een kentekenbewijs.

3° elektrische deelstep: een elektrische step zoals gedefinieerd in de bepaling onder 1°, die door een natuurlijke of rechtspersoon ter beschikking wordt gesteld voor het gebruik op de openbare weg en waarvoor de gebruiker een vergoeding betaalt, in het kader van een commerciële dienst voor het delen van voertuigen (deelmobiliteit).

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE 1^{ER}****Dispositions introductives****Article 1^{er}**

Cette loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2**Définitions****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par:

1° trotinettes électriques ou trotinettes motorisées: tout engin de déplacement motorisé à deux roues sans propriétés auto-équilibrantes, tel que visé à l'article 2.22 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au code de la voie publique, équipé d'un moteur électrique lui permettant de dépasser l'allure de la marche à pied, conçu pour le transport d'une seule personne debout sur une plateforme et disposant d'une colonne de direction, mais pas d'une selle, et non soumis à l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs au sens de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

2° plaque d'immatriculation: une plaque d'immatriculation délivrée par les autorités publiques à des fins d'identification du véhicule, fixée au véhicule à l'endroit prévu à cet effet et associée à un certificat d'immatriculation.

3° trotinette électrique partagée: une trotinette électrique telle que définie au 1°, mise à disposition par une personne physique ou morale pour utilisation sur la voie publique, et pour laquelle l'utilisateur paie une rétribution dans le cadre d'un service commercial de partage de véhicules (mobilité partagée).

HOOFDSTUK 3

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

Art. 3

In artikel 2.15.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, laatstelijk gewijzigd bij wet van 15 mei 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° ofwel een “gemotoriseerd voortbewegingstoestel met een maximumsnelheid van 25 km per uur”, dit wil zeggen elk motorvoertuig met één of meer wielen met uitzondering van de elektrische step, en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km per uur, onder meer:

- a) elektrische rolstoelen;
- b) elektrische rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit;
- c) zelf balancerende een- of tweewielige elektrische toestellen.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een bepaling onder 3°, luidende:

“3° ofwel een “gemotoriseerd voortbewegingstoestel met een maximumsnelheid van 20 km per uur”, dit wil zeggen een motorvoertuig met twee wielen, en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 20 km per uur, onder meer:

- a) De elektrische step.”.

HOOFDSTUK 4

**Wijziging van het koninklijk besluit
van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving
van voertuigen**

Art. 4

Artikel 1, 6°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 november 2015, wordt aangevuld met een bepaling onder c), luidende:

CHAPITRE 3

**Modifications de l'arrêté royal
du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général
sur la police de la circulation routière et
de l'usage de la voie publique**

Art. 3

Dans l'article 2.15.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié en dernier lieu par la loi du 15 mai 2022, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° soit un “engin de déplacement motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 25 km à l'heure”, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus, à l'exception de la trottinette électrique, et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure, entre autres:

- a) les chaises roulantes électriques;
- b) les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite;
- c) les appareils électriques autoéquilibrants à une ou deux roues”;

2° l'article est complété par un 3°, rédigé comme suit:

“3° soit un “engin de déplacement motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 20 km à l'heure”, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à deux roues et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 20 km à l'heure, entre autres:

- a) les trottinettes électriques.”.

CHAPITRE 4

**Modification de l'arrêté royal
du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation
de véhicules**

Art. 4

L'article 1^{er}, 6°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 novembre 2015, est complété par un c) rédigé comme suit:

“c) elke elektrische step zoals omschreven in het eerder vermelde artikel 2, is eveneens onderworpen aan de inschrijvingsplicht en het dragen van een kentekenplaat, volgens de door de Koning bepaalde nadere regels.”

HOOFDSTUK 5

Wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg

Art. 5

In artikel 2.II.22. van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° ofwel een gemotoriseerd voortbewegingstoestel met een maximumsnelheid van 25 km per uur, dit wil zeggen elk voertuig met uitzondering van de elektrische step zoals gedefinieerd in artikel 2.II.22. 2°/1 en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km per uur, onder meer:

- a) elektrische rolstoelen;
- b) elektrische rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit;
- c) zelf balancerende elektrische toestellen.”

Art. 6

In artikel 2.II.22 van hetzelfde koninklijk besluit wordt tussen de bepaling 2° en de bepaling 3° een bepaling 2°/1 ingevoegd, luidende:

“2°/1: ofwel een “gemotoriseerd voortbewegingstoestel met een maximumsnelheid van 20 km per uur”, dit wil zeggen een voertuig met twee wielen, en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 20 km per uur, onder meer:

- a) De elektrische step.”

“c) toute trottinette électrique telle que définie à l'article 2 précité, également soumise à l'obligation d'immatriculation et de port d'une plaque d'immatriculation, selon les modalités fixées par le Roi.”

CHAPITRE 5

Modification de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique

Art. 5

Dans l'article 2.II.22 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique, le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° soit un engin de déplacement motorisé d'une vitesse maximale de 25 km/h, c'est-à-dire tout véhicule, à l'exception de la trottinette électrique visée à l'article 2. II.22.2°/1, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km/h, notamment:

- a) les chaises roulantes électriques;
- b) les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite;
- c) les appareils électriques auto-équilibrants;”

Art. 6

Dans l'article 2.II.22 du même arrêté royal, il est inséré, entre le 2° et le 3°, un 2°/1 rédigé comme suit:

“2°/1: soit un engin de déplacement motorisé d'une vitesse maximale de 20 km/h, c'est-à-dire un véhicule à deux roues dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 20 km/h, notamment:

- a) les trottinettes électriques.”

HOOFDSTUK 6

Autonome bepalingen

Art. 7

Kentekenplaat

De in artikel 4 vermelde elektrische steps dragen een specifieke kentekenplaat, waarvan het formaat, de kleur en de bevestigingswijze bij koninklijk besluit worden bepaald. De kentekenplaat wordt zichtbaar bevestigd aan de achterzijde van het voortbewegingstoestel.

Art. 8

Inschrijvingsprocedure en verzekering

De inschrijving van een elektrische step wordt elektronisch aangevraagd bij de Directie voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV). Een specifiek kentekenbewijs wordt uitgereikt aan de eigenaar van de elektrische step, die het te allen tijde bij moet hebben. De Koning bepaalt, na overleg met de betrokken partijen, de nadere praktische regels voor de inschrijvingsprocedure.

Art. 9

Gegevensbescherming

De verwerking van persoonsgegevens met betrekking tot de inschrijving en het beheer van kentekenplaten is onderworpen aan de Belgische wetgeving inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en aan de algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De toegang tot de gegevens is aan strikte regels onderworpen en voorbehouden aan de bevoegde instanties of de ter zake gemachtigde personen.

Art. 10

Sancties

1° Inbreuken op de kentekenverplichting

Elke inbreuk op de bepalingen van deze wet wordt bestraft met een administratieve boete tussen 150 en 1000 euro. In geval van herhaling binnen een termijn van twee jaar kan de boete worden verhoogd tot 2000 euro en de tijdelijke inbeslagname van de elektrische step worden bevolen.

CHAPITRE 6

Dispositions autonomes

Art. 7

Plaque d'immatriculation

Les trottinettes électriques visées à l'article 4 doivent porter une plaque d'immatriculation spécifique, dont le format, la couleur et le mode de fixation sont déterminés par arrêté royal. Cette plaque doit être fixée de manière visible à l'arrière de l'engin.

Art. 8

Procédure d'immatriculation et assurance

La demande d'immatriculation d'une trottinette électrique s'effectue par voie électronique auprès de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV). Un certificat d'immatriculation spécifique est délivré au propriétaire de la trottinette électrique, qui doit le conserver en permanence. Le Roi détermine, après concertation avec les parties concernées, les modalités pratiques de la procédure d'immatriculation.

Art. 9

Protection des données

Le traitement des données à caractère personnel liées à l'immatriculation et à la gestion des plaques d'immatriculation est soumis à la législation belge sur la protection de la vie privée et au Règlement général sur la protection des données (RGPD). L'accès aux données est strictement encadré et réservé aux autorités compétentes ou aux personnes dûment autorisées.

Art. 10

Sanctions

1° Infractions à l'obligation d'immatriculation

Toute infraction aux dispositions de la présente loi est punie d'une amende administrative allant de 150 à 1000 euros. En cas de récidive dans un délai de deux ans, l'amende peut être portée à 2000 euros et la saisie temporaire de la trottinette électrique peut être ordonnée.

2° Inbreuken op de maximale snelheid

Elke inbreuk op de bepalingen van deze wet wordt bestraft met een administratieve boete tussen 160 en 2000 euro en kan de tijdelijke inbeslagname van het voortbewegingstoestel worden bevolen. In geval van herhaling binnen een termijn van twee jaar kan de boete worden verhoogd tot 4000 euro en de inbeslagname van de elektrische step worden bevolen.

Art. 11

Overgangsmaatregelen

1° Snelheidsbeperking voor nieuwe steps

De aanbieders van elektrische deelsteps en verkopers van elektrische steps, hebben een termijn tot de inwerkingtreding van deze wet om de snelheid van de door hen verkochte e-steps te laten aanpassen naar maximaal 20 km/u. Na deze termijn is het verboden voor verkopers op zowel fysieke als digitale verkoopkanalen om niet-aangepaste elektrische steps te verkopen, te verhuren of ter beschikking te stellen voor gebruik op de openbare weg.

2° Snelheidsbeperking voor reeds aangekochte steps en deelsteps

De eigenaars van elektrische steps die vóór de inwerkingtreding van deze wet zijn aangekocht, hebben een termijn van drie jaar vanaf de inwerkingtreding van deze wet om de snelheid van hun voertuig te laten aanpassen naar maximaal 20 km/u, conform de bepalingen van deze wet, of in de vervanging van hun elektrische step te voorzien. Na deze overgangstermijn is het verboden een niet-aangepaste elektrische step op de openbare weg te gebruiken.

2° Infractions à la vitesse maximale

Toute infraction aux dispositions de la présente loi est punie d'une amende administrative allant de 160 à 2000 euros et la saisie temporaire de l'engin de déplacement peut être ordonnée. En cas de récidive dans un délai de deux ans, l'amende peut être portée à 4000 euros et la saisie de la trottinette électrique peut être ordonnée.

Art. 11

Mesures transitoires

1° Limitation de vitesse pour les nouvelles trottinettes électriques

Les fournisseurs de trottinettes électriques en libre-service et les vendeurs de trottinettes électriques disposent d'un délai allant jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi afin de réduire la vitesse des trottinettes électriques vendues par leurs soins à 20 km/h maximum. Au-delà de ce délai, il sera interdit aux vendeurs de vendre, de louer ou de mettre à disposition, par le biais de canaux de vente tant physiques que numériques, des trottinettes électriques non adaptées pour une utilisation sur la voie publique.

2° Limitation de vitesse pour les trottinettes et les trottinettes en libre-service déjà achetées

Les propriétaires de trottinettes électriques achetées avant l'entrée en vigueur de la présente loi disposent d'un délai de trois ans à compter de ladite entrée en vigueur afin de faire en sorte que la vitesse de leur véhicule ne puisse plus dépasser 20 km/h, conformément aux dispositions de la présente loi, ou afin de remplacer leur trottinette électrique. Au-delà de cette période transitoire, il sera interdit d'utiliser une trottinette électrique non adaptée sur la voie publique.

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze wet treedt in werking één jaar na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

17 september 2025

Tine Gielis (cd&v)
Nawal Farih (cd&v)
Phaedra Van Keymolen (cd&v)
Nahima Lanjri (cd&v)
Steven Matheï (cd&v)
Franky Demon (cd&v)

Article 12

Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur un an après sa publication au *Moniteur belge*.