

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

8 oktober 2025

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van diverse bepalingen
voor wat betreft de invoering van
een helmplicht, snelheids- en
vermogenslimieten en
een verzekeringsplicht voor lichte
elektrische voortbewegingstoestellen (e-steps)**

(ingediend door
de heren Niels Tas en Oskar Seuntjens)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

8 octobre 2025

PROPOSITION DE LOI

**modifiant diverses dispositions
en ce qui concerne l'instauration
du port du casque obligatoire, de limitations
de vitesse et de puissance et d'une obligation
d'assurance pour les engins de déplacement
électriques légers (trottinettes électriques)**

(déposée par
MM. Niels Tas et Oskar Seuntjens)

SAMENVATTING

Het wetsvoorstel verplicht bestuurders van e-steps tot het dragen van een helm, beperkt de snelheid en het motorvermogen tot respectievelijk 20 km/u en 250 W, en stelt een verplichte aansprakelijkheidsverzekering in met zichtbaar vignet.

RÉSUMÉ

La proposition de loi oblige les utilisateurs de trottinettes électriques à porter un casque, limite la vitesse et la puissance de ces engins à respectivement 20 km/h et 250 W et instaure une assurance obligatoire de la responsabilité, avec apposition d'une vignette visible.

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,

Het gebruik van lichte elektrische voortbewegings-toestellen, zoals e-steps, is de afgelopen jaren sterk toegenomen in België, vooral in stedelijke gebieden. Deze groei gaat echter gepaard met een opvallende stijging van het aantal ongevallen. Volgens het Vias Institute werden in 2024 1.853 e-stepongevallen geregistreerd, terwijl in de eerste drie maanden van 2025 al 470 incidenten plaatsvonden, een stijging van 62 % ten opzichte van dezelfde periode in 2024. De meeste ongevallen gebeuren binnen de bebouwde kom, en in 2024 werden in Vlaanderen minstens vier dodelijke slachtoffers gemeld.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, werd op 29 oktober 2021 het wetsvoorstel DOC 55 2354/001¹ goedgekeurd. Dit voorstel introduceerde onder andere:

- 1) een minimumleeftijd van 16 jaar voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W;
- 2) een verbod op het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het voetpad;
- 3) een verbod om passagiers mee te nemen.

Hoewel deze maatregelen een eerste stap zijn, blijken ze onvoldoende om de veiligheid van de gebruikers en de andere weggebruikers effectief te garanderen. Het aantal ongevallen blijft stijgen, mede door onvoldoende handhaving en de opkomst van zwaardere, snellere toestellen. Het huidige wetsvoorstel bouwt daarom voort op de bestaande regels en introduceert aanvullende maatregelen, waaronder een helmplicht, snelheids- en vermogenslimieten, en een verzekeringsplicht. Deze versterkte aanpak is cruciaal om de veiligheid te verhogen en de maatschappelijke kostprijs van de ongevallen te beperken.

De ernst van e-stepongevallen, vaak met hoofd- en schedelletsels, onderstreept de noodzaak van preventieve maatregelen. Studies tonen aan dat het dragen van een goedgekeurde helm (EN 1078) het risico op een

¹ Wetsvoorstel tot 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, wat de reglementering van voortbewegingstoestellen betreft, *Parl. St.*, Kamer, 2021-2022, DOC 2354/1 tot en met 9.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le recours à des engins de déplacement électriques légers, tels que les trottinettes électriques, a fortement augmenté en Belgique au cours de ces dernières années, en particulier dans les zones urbaines. Cet essor est toutefois accompagné d'une hausse notable du nombre d'accidents. L'Institut Vias indique que 1.853 accidents impliquant des trottinettes électriques ont été enregistrés en 2024 et que 470 incidents se sont déjà produits au cours du premier trimestre de 2025, soit une augmentation de 62 % par rapport à la même période en 2024. La majorité des accidents surviennent en agglomération, et au moins quatre accidents mortels ont été signalés en Flandre en 2024.

La proposition de loi DOC 55 2354/001¹ a été adoptée le 29 octobre 2021 afin de renforcer la sécurité routière par le biais des mesures suivantes:

- 1) fixation de l'âge minimum pour l'utilisation d'engins dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W à 16 ans;
- 2) interdiction d'utiliser des engins de déplacement motorisés sur les trottoirs;
- 3) interdiction de transporter des passagers.

Bien que ces mesures constituent une première avancée, elles ne suffisent manifestement pas à garantir efficacement la sécurité des utilisateurs de ces engins, ni celle des autres usagers de la route. Le nombre d'accidents ne cesse d'augmenter, notamment en raison d'un contrôle insuffisant du respect de la législation et de l'arrivée d'engins plus lourds et plus rapides. C'est pourquoi la présente proposition de loi, tout en s'appuyant sur les règles existantes, introduit des mesures additionnelles, dont le port du casque obligatoire, des limitations de vitesse et de puissance et une obligation d'assurance. Ce durcissement de la réglementation est essentiel pour renforcer la sécurité et limiter le coût des accidents pour la société.

La gravité des accidents impliquant des trottinettes électriques, qui occasionnent souvent des blessures à la tête et des traumatismes crâniens, souligne la nécessité de prendre des mesures de prévention. Des études

¹ Proposition de loi modifiant 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, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement, *Doc. parl., Chambre*, 2021-2022, DOC 2354/1 à 9.

ernstig hoofdletsel aanzienlijk vermindert. Beperkingen op de snelheid en het vermogen verbeteren bovendien de bestuurbaarheid van het voertuig en verkleinen de kans op zware ongevallen.

Het wetsvoorstel stelt daarom de volgende maatregelen voor:

1) een helmplicht voor bestuurders van lichte elektrische voortbewegingstoestellen, volgens de fietshelmnorm EN 1078;

2) een maximumsnelheid van 20 km/u en een maximumvermogen van 250 W voor deze toestellen;

3) een verbod op het verwijderen, het aanpassen of het overschrijden van de door de fabrikant ingestelde begrenzing, waardoor het opvoeren van e-steps juridisch kan worden bestraft;

4) een verplichte aansprakelijkheidsverzekering, inclusief zichtbaar vignet, om de financiële dekking van schade te garanderen en de naleving te controleren.

Deze maatregelen dragen bij aan een veiliger stedelijk verkeer. Snelheids- en vermogensbeperkingen verminderen het risico op ernstige botsingen en verbeteren de beheersbaarheid van het voertuig, terwijl een verzekeringsplicht het verantwoordelijk gebruik stimuleert en slachtoffers adequaat beschermt.

Door e-steps op deze manier te reguleren, wordt rechtszekerheid gecreëerd voor weggebruikers en handhavingsinstanties. Duidelijke regels stellen politie en gemeentelijke diensten in staat overtredingen effectief te sanctioneren en dragen bij aan een coherent verkeersbeleid waarin nieuwe vormen van mobiliteit veilig worden geïntegreerd. Tegelijkertijd worden gebruikers en aanbieders van deelsteps verantwoordelijk gehouden, wat de structurele preventie en de naleving bevordert. De verzekeringsplicht beperkt bovendien de maatschappelijke kostprijs van de ongevallen en ontlast het zorgsysteem. Zo kunnen beleidsdoelen op het gebied van duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en volksgezondheid tegelijkertijd worden gerealiseerd.

De publieke steun voor het voorstel is breed. De politie benadrukt het belang van de verkeersveiligheid. De medische professionals wijzen op de gezondheidsrisico's en de ouders maken zich zorgen over de veiligheid van hun kinderen. Ervaringen uit andere Europese landen,

montrent que le port d'un casque homologué (EN 1078) réduit considérablement le risque de blessures graves à la tête. Les limitations de vitesse et de puissance améliorent en outre la maniabilité du véhicule et réduisent le risque d'accidents graves.

La présente proposition de loi vise dès lors à instaurer les mesures suivantes:

1) l'obligation, pour les conducteurs d'engins de déplacement électriques légers, de porter un casque de vélo répondant à la norme EN 1078;

2) une vitesse maximale de 20 km à l'heure et une puissance maximale de 250 W pour ces engins;

3) l'interdiction de supprimer, de modifier ou de débrider la limitation prévue par le constructeur, ce qui signifie que le fait de gonfler une trottinette électrique pourra être sanctionné juridiquement;

4) une assurance obligatoire de responsabilité, afin de garantir la couverture financière des dommages éventuels, et l'obligation d'apposer une vignette visible permettant de contrôler le respect de cette obligation.

Ces mesures contribueront à rendre le trafic urbain plus sûr. Les limitations de vitesse et de puissance réduiront le risque de collisions graves et amélioreront la maîtrise du véhicule, tandis que l'obligation d'assurance stimulera l'utilisation responsable du véhicule et offrira une protection adéquate aux victimes.

En encadrant de cette façon l'utilisation des trottinettes électriques, on renforcera la sécurité juridique pour les usagers de la route et les autorités chargées de faire respecter la réglementation. L'instauration de règles claires permettra à la police et aux services communaux de sanctionner réellement les infractions et contribuera à une politique cohérente de la circulation routière dans laquelle de nouvelles formes de mobilité seront intégrées en toute sécurité. Dans le même temps, les utilisateurs et les fournisseurs de trottinettes en libre-service assumeront une responsabilité, ce qui favorisera la prévention structurelle et le respect de la réglementation. L'obligation d'assurance limitera en outre le coût sociétal des accidents et allégera la charge qui pèse sur le système des soins de santé. Les objectifs pourront ainsi être atteints simultanément dans le domaine de la mobilité durable, de la sécurité routière et de la santé publique.

La population adhère largement à cette proposition. La police souligne l'importance de la sécurité routière. Les professions médicales pointent les risques sanitaires, et les parents s'inquiètent pour la sécurité de leurs enfants. Les expériences d'autres pays européens, tels que les

zoals Nederland, tonen bovendien aan dat vergelijkbare maatregelen, inclusief kenteken- en verzekeringsplicht, hebben geleid tot een betere handhaving en minder ongevallen.

Gelet op de stijgende ongevallen, de ernstige gezondheidsrisico's en de brede maatschappelijke steun, is dit wetsvoorstel een noodzakelijke stap om de veiligheid van e-stepgebruikers en andere weggebruikers te waarborgen. Door de helmplicht, de snelheids- en vermogensbeperkingen en de verzekeringsplicht wordt een veilig kader gecreëerd, waarmee lichte elektrische voortbewegingstoestellen verantwoord in het verkeer kunnen worden geïntegreerd.

Technisch wordt dit geregeld door een wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 betreffende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, waarbij categorie B-toestellen expliciet worden gedefinieerd inclusief maximale snelheid en vermogen. De helmplicht verwijst naar norm EN 1078, artikel 82*bis*.5 maakt illegaal aanpassen van begrenzingen strafbaar, en de verzekeringsplicht wordt verankerd via een aanpassing van de wet van 21 november 1989, inclusief verplicht zichtbaar vignet. Omdat het genoemde koninklijk besluit normaal gezien op 1 september 2026 wordt opgeheven, wordt in een overgangsbepaling met wijzigingen aan het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg voorzien. Een overgangstermijn van twaalf maanden na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* zorgt voor voldoende tijd voor naleving door gebruikers, fabrikanten en aanbieders van deelsteps.

TOELICHTING BIJ ARTIKELEN

Artikel 2

Dit artikel legt een maximumsnelheid van 20 km/u en een maximumvermogen van 250 W op voor lichte elektrische voortbewegingstoestellen, zoals elektrische steps. Dit wordt mogelijk gemaakt door, in tegenstelling tot het oorspronkelijke artikel, een onderscheid te maken tussen toestellen uitsluitend bestemd voor personen met een verminderde mobiliteit, zoals elektrische rolstoelen, en toestellen bestemd voor reguliere mobiliteit, zoals elektrische steps.

Dit artikel voegt ook een helmplicht toe voor bestuurders van categorie B. Door te verwijzen naar de goedgekeurde fietshelm (norm EN 1078) wordt een

Pays-Bas, montrent en outre que des mesures similaires, y compris l'obligation d'immatriculation et d'assurance, ont conduit à un meilleur contrôle de l'application de la loi et à une diminution du nombre d'accidents.

Compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents et des risques sanitaires graves, ainsi que du large soutien dont elle bénéficie, la présente proposition de loi est une mesure nécessaire pour garantir la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques et des autres usagers de la route. Le port du casque obligatoire, les limitations de vitesse et de puissance et l'obligation d'assurance créent un cadre sûr permettant d'intégrer de manière responsable les engins de déplacement électriques légers dans la circulation.

Du point de vue de la technique législative, cette mesure sera réglée par une modification 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 qui définira expressément les engins de catégorie B, en ce compris leur vitesse et leur puissance maximales. Le port du casque obligatoire renvoie à la norme EN 1078. L'article 82*bis*.5 punira les modifications illégales des limitations prévues par le constructeur, et l'obligation d'assurance, y compris l'apposition d'une vignette visible, sera ancrée par le biais d'une modification de la loi du 21 novembre 1989. Dès lors que l'arrêté royal précité devrait normalement être abrogé le 1^{er} septembre 2026, une disposition transitoire apportant des modifications à l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique est prévue. Grâce au délai transitoire – douze mois suivant la publication au *Moniteur belge* –, les utilisateurs, les fabricants et les fournisseurs de trottinettes en libre-service auront suffisamment de temps pour se mettre en conformité.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article impose une vitesse maximale de 20 km à l'heure et une puissance maximale de 250 W aux engins de déplacement électriques légers, tels que les trottinettes électriques. Pour ce faire, contrairement à l'article initial, il établit une distinction entre les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite, tels que les chaises roulantes électriques, et les engins destinés à la mobilité régulière, tels que les trottinettes électriques.

Cet article prévoit aussi d'imposer l'obligation de porter un casque aux conducteurs d'un engin de catégorie B. En renvoyant au casque de vélo homologué (norme

preventieve maatregel ingevoerd ter bescherming van de bestuurder.

Art. 3

Door toevoeging van artikel 82*bis*.5 worden de technische beperkingen van de snelheid en het vermogen gehandhaafd: het verwijderen, wijzigen of overschrijden van de door de constructeur ingestelde begrenzing is verboden. Deze bepaling maakt overtredingen juridisch sanctioneerbaar als een overtreding van de Wegcode en voorkomt dat e-steps opgevoerd worden tot gevaarlijke voertuigen.

Art. 4

Dit artikel verplicht een aansprakelijkheidsverzekering voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen van categorie B zoals voor motorrijtuigen. Het voorziet bovendien in een zichtbaar en geldig verzekeringsbewijs (vignet) om de naleving controleerbaar te maken.

Art. 5

Dit artikel voorziet in een overgangsbepaling met wijzigingen aan het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, indien het koninklijk besluit van 1 december 1975 wordt opgeheven.

Art. 7

Deze bepaling voorziet in een overgangstermijn van twaalf maanden na publicatie in het *Belgisch Staatsblad*. Dit geeft gebruikers, fabrikanten, aanbieders van deelsteps en verzekeringsmaatschappijen voldoende tijd om zich aan te passen aan de nieuwe regels.

Niels Tas (Vooruit)
Oskar Seuntjens (Vooruit)

EN 1078), il introduit une mesure préventive visant à protéger les conducteurs.

Art. 3

L'ajout de l'article 82*bis*.5 permettra de faire respecter les limitations techniques de la vitesse et de la puissance, en interdisant la suppression, la modification ou le débri-dage de la limitation prévue par le constructeur. En vertu de cette disposition, le non-respect de cette interdiction sera punissable au titre d'infraction au Code de la route. Cette disposition permettra par ailleurs d'empêcher que les trottinettes électriques soient gonflées au point de devenir des véhicules dangereux.

Art. 4

Cet article prévoit l'assurance obligatoire de la responsabilité pour les engins de déplacement motorisés de catégorie B, comme pour les véhicules automoteurs. Il prévoit, en outre, l'apposition d'une preuve d'assurance visible et valide (vignette) pour permettre le contrôle du respect de cette obligation.

Art. 5

Cet article prévoit une disposition transitoire qui apportera des modifications à l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique si l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 est abrogé.

Art. 7

Cette disposition prévoit une période transitoire de douze mois qui prendra cours après la publication au *Moniteur belge*, afin de laisser suffisamment de temps aux utilisateurs, fabricants et fournisseurs de trottinettes partagées ainsi qu'aux compagnies d'assurance pour s'adapter aux nouvelles règles.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 2.15.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975, 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”, dit wil zeggen elk motorvoertuig met één of meer wielen dat wordt onderverdeeld in:

a) Categorie A: toestellen uitsluitend bestemd voor personen met een verminderde mobiliteit, zoals elektrische rolstoelen en medische scooters, die door hun constructie een maximumsnelheid van 25 km/u niet overschrijden.

b) Categorie B (lichte elektrische voortbewegingstoestellen): andere toestellen dan bedoeld in categorie A, die voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden: i. een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 20 km/u; ii. een nominaal continu maximumvermogen van 250 W. Hiertoe behoren onder andere elektrische steps, monowheels en segways.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De bestuurders van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel van categorie B zijn te allen tijde verplicht een goedgekeurde fietshelm (norm EN 1078) te dragen.”.

Art. 3

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een nieuw artikel, 82bis.5 ingevoegd, luidende:

“82bis.5 Begrenzing. Het is verboden een gemotoriseerd voortbewegingstoestel te gebruiken waarvan de door de constructeur ingestelde begrenzing van snelheid of vermogen is verwijderd, gewijzigd of overschreden. Een overtreding hierop wordt bestraft als een overtreding van de Wegcode.”

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans l'article 2.15.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, 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”, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus appartenant à l'une des catégories suivantes:

a) catégorie A: engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite, tels que les chaises roulantes électriques et les scooters médicaux, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure;

b) catégorie B (engins de déplacement électriques légers): engins autres que les engins de la catégorie A qui remplissent les conditions cumulatives suivantes: i. vitesse maximale par construction de 20 km à l'heure; ii. puissance nominale continue maximale de 250 W. Font notamment partie de cette catégorie: les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways.”;

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

“Les conducteurs d'un engin de déplacement motorisé de catégorie B sont tenus de porter, en permanence, un casque de vélo homologué (norme EN 1078).”.

Art. 3

Dans le même arrêté royal, il est inséré un nouvel article 82bis.5, rédigé comme suit:

“82bis.5 Limitation. Il est interdit d'utiliser un engin de déplacement motorisé dont la limitation de vitesse ou de puissance fixée par le constructeur a été supprimée, modifiée ou débridée. Le non-respect de cette interdiction est puni au titre d'infraction au Code de la route.”

Art. 4

Artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, laatstelijk gewijzigd bij wet van 17 maart 2024, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Voor de toepassing van deze wet worden gemotoriseerde voortbewegingstoestellen van categorie B, zoals gedefinieerd in artikel 2.15.2, 2°, b), van het KB van 1 december 1975, gelijkgesteld met motorrijtuigen.

Elk in het verkeer gebracht toestel van deze categorie moet voorzien zijn van een zichtbaar en geldig verzekeringsbewijs (vignet). De Koning bepaalt de vorm, kenmerken en wijze van aanbrenging.”

Art. 5

In het geval deze wet in werking treedt op of na de datum van inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, treden de artikelen 2 tot en met 4 van deze wet niet in werking en worden de volgende wijzigingen aangebracht aan dit koninklijk besluit van 3 juni 2024:

a) 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, dit wil zeggen elk voertuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/u, dat wordt onderverdeeld in:

a) Categorie A: toestellen uitsluitend bestemd voor personen met een verminderde mobiliteit, onder meer elektrische rolstoelen en elektrische rolwagens;

b) Categorie B (lichte elektrische voortbewegingstoestellen): andere toestellen dan bedoeld in categorie A, die voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

i. een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 20 km/u;

ii. een nominaal continu maximumvermogen van 250 W. Hiertoe behoren onder andere gemotoriseerde steps en zelfbalancerende elektrische toestellen.”;

b) in hoofdstuk 4 van hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 43/1 ingevoegd, luidende:

Art. 4

L'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, modifié en dernier lieu par la loi du 17 mars 2024, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Pour l'application de la présente loi, les engins de déplacement motorisés de catégorie B, tels que définis à l'article 2.15.2, 2°, b), de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, sont assimilés à des véhicules automoteurs.

Tout engin de cette catégorie mis en circulation doit être muni d'une preuve d'assurance visible et valide (vignette) dont le Roi détermine la forme, les caractéristiques et les modalités d'apposition.”

Art. 5

Si la présente loi entre en vigueur le même jour que l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voirie publique ou après cette date, les articles 2 à 4 de la présente loi n'entrent pas en vigueur et les modifications suivantes sont apportées à l'arrêté royal précité du 3 juin 2024:

a) 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”, c'est-à-dire tout véhicule dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure appartenant à l'une des catégories suivantes:

a) catégorie A: engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite, tels que les chaises roulantes électriques et les scooters électriques;

b) catégorie B (engins de déplacement électriques légers): engins autres que les engins de la catégorie A qui remplissent les conditions cumulatives suivantes:

i. vitesse maximale par construction de 20 km à l'heure;

ii. puissance nominale continue maximale de 250 W. Font notamment partie de cette catégorie: les trottinettes motorisées et les engins électriques auto-équilibrants.”;

b) dans le chapitre 4 du même arrêté royal, il est inséré un article 43/1, rédigé comme suit:

“Art. 43/1. Helmplicht voor lichte elektrische voortbewegingstoestellen. De bestuurders van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel van categorie B, zoals bedoeld in artikel 2, II, 22°, 2°, b), zijn te allen tijde verplicht een goedgekeurde fietshelm (norm EN 1078) te dragen.”;

c) artikel 5 van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met een vijfde paragraaf, luidende:

“§ 5. Begrenzing. Het is verboden een gemotoriseerd voortbewegingstoestel te gebruiken waarvan de door de constructeur ingestelde begrenzing van snelheid of vermogen is verwijderd, gewijzigd of overschreden.”;

d) in het lid toegevoegd aan artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen door artikel 5 van deze wet, worden de woorden “artikel 2.15.2, 2°, b), van het koninklijk besluit van 1 december 1975” vervangen door de woorden “artikel 2, II, 22°, 2°, b), van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg”.

Art. 6

De Koning kan de bepalingen gewijzigd bij artikel 2 tot en met 5 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Art. 7

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de twaalfde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

25 september 2025

Niels Tas (Vooruit)
Oskar Seuntjens (Vooruit)

“Art. 43/1. Casque obligatoire pour les engins de déplacement électriques légers. Les conducteurs d’un engin de déplacement motorisé de catégorie B visé à l’article 2, II, 22°, 2°, b), sont tenus de porter, en permanence, un casque de vélo homologué (norme EN 1078).”;

c) l’article 5 du même arrêté royal est complété par un § 5, rédigé comme suit:

“§ 5. Limitation. Il est interdit d’utiliser un engin de déplacement motorisé dont la limitation de vitesse ou de puissance fixée par le constructeur a été supprimée, modifiée ou débridée.”;

d) dans l’alinéa ajouté par l’article 5 de la présente loi à l’article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les mots “article 2.15.2, 2°, b), de l’arrêté royal du 1^{er} décembre 1975” sont remplacés par les mots “article 2, II, 22°, 2°, b), de l’arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voirie publique”.

Art. 6

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 à 5.

Art. 7

La présente loi entre en vigueur le premier jour du douzième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

25 septembre 2025