

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

23 februari 2026

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)**

**Advies
van de Gegevensbeschermingsautoriteit**

*Zie:*Doc 56 **1088/ (2024/2025):**

001: Wetsvoorstel van de heren Tas en Seuntjens.

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

23 février 2026

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)**

**Avis
de l'Autorité de protection des données**

*Voir:*Doc 56 **1088/ (2024/2025):**

001: Proposition de loi de MM. Tas et Seuntjens.

03148

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
Anders.	: Anders.
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)



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 10/2026 van 2 februari 2026

Betreft: advies met betrekking tot een 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) (CO-A-2025-201)

Trefwoorden: verplichte aansprakelijkheidsverzekering – vignet – voorspelbaarheid – categorieën van verwerkte gegevens

Vertaling

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, met name de artikelen 23 en 26 (hierna "WOG");

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

Gelet op de wet van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens* (hierna "WVG");

Gelet op de adviesaanvraag van de heer Peter De Roover, voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers, ontvangen op 13 november 2025;

Gelet op de aanvullende informatie, ontvangen op 6 januari 2025;

Brengt de Autorisatie- en Adviesdienst van de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit") op 2 februari 2026 het volgende advies uit:

Enkel adviezen met betrekking tot ontwerpen en voorstellen met rang van wet, die uitgaan van de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie worden zowel in het Nederlands als in het Frans door de Autoriteit gepubliceerd. De 'Originele versie' is de versie die gevalideerd werd.

I. VOORWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Op 13 november 2025 heeft de voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers het advies van de Autoriteit gevraagd over een 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)* (hierna "het voorstel").
2. Het voorstel past in een gelijkaardige context als die van de wetsvoorstellen waarover adviezen nrs. 136/2025¹ en 137/2025² werden uitgebracht en steunt op een gelijkaardige vaststelling: de toename van het gebruik van lichte elektrische voortbewegingstoestellen, zoals elektrische steps, gaat gepaard met een opvallende stijging van het aantal ongevallen waarbij dit type toestellen betrokken is. Er wordt verwezen naar het Vias institute, dat aangeeft dat in 2024 1.853 e-stepongevallen werden geregistreerd en dat in het eerste trimester van 2025 het aantal incidenten met 62% is gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 2024. De memorie van toelichting preciseert dat, hoewel reeds maatregelen werden getroffen³ om de verkeersveiligheid te vergroten, deze kennelijk niet volstaan om de veiligheid van gebruikers van lichte elektrische voortbewegingstoestellen noch die van andere weggebruikers effectief te garanderen.
3. Het voorstel beoogt aldus bijkomende maatregelen in te voeren voor lichte elektrische voortbewegingstoestellen⁴, zoals elektrische steps, monowheels en segways, om de veiligheid te vergroten en de maatschappelijke kostprijs van de ongevallen te beperken. Deze maatregelen betreffen met name de helmplicht, de beperkingen op de maximumsnelheid en het maximumvermogen, de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering en de verplichting tot het aanbrengen van een zichtbaar vignet om de naleving te controleren. In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat de verplichting om verzekerd te zijn voor burgerlijke aansprakelijkheid het verantwoordelijk gebruik van deze voortbewegingstoestellen stimuleert en een adequate bescherming aan slachtoffers biedt, terwijl tegelijk de maatschappelijke kostprijs van de ongevallen wordt beperkt. Het voorstel zou dus een "*noodzakelijke stap [zijn] om de veiligheid van e-stepgebruikers en andere weggebruikers te waarborgen*".

¹ Advies nr. 136/2025 van 15 december 2025 met betrekking tot een wetsvoorstel teneinde de inschrijving en de plaatsing van een kentekenplaat verplicht te maken voor elektrische steps, alsook voor fietsen met elektrische hulpmotor die voor beroeps- of verhuurdoeleinden worden gebruikt (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-136-2025.pdf>).

² Advies nr. 137/2025 van 15 december 2025 met betrekking tot een wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen voor wat betreft de verhoging van de verkeersveiligheid bij het gebruik van de elektrische step (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-137-2025.pdf>).

³ Vaststelling van de minimumleeftijd voor het gebruik van toestellen met een motorvermogen van meer dan 250 W op 16 jaar, verbod op het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op trottoirs en verbod op het vervoeren van passagiers.

⁴ Zie overweging 4 hieronder voor de definitie van deze voortbewegingstoestellen.

4. Daartoe beoogt enerzijds **artikel 2 van het voorstel**⁵ **artikel 2.15.2.2° 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 (wegcode)** (hierna "het koninklijk besluit van 1 december 1975") te **wijzigen** teneinde "*lichte elektrische voortbewegingstoestellen*" te definiëren als "*gemotoriseerde voortbewegingstoestellen*" van categorie B, namelijk "*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*".⁶
5. Anderzijds beoogt **artikel 4 van het voorstel** **artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen** (hierna "de wet van 21 november 1989") als volgt **aan te vullen**:
- "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."*

II. ONDERZOEK VAN HET VOORSTEL

II.1. Doeleinde van de gegevensverwerkingen - voorspelbaarheid

6. Overeenkomstig artikel 5.1.b) van de AVG mag een verwerking van persoonsgegevens enkel worden verricht voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden.

⁵ Dit artikel luidt als volgt: "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.

[...]"

⁶ Artikel 5 van het voorstel voorziet in een overgangsbepaling voor het geval het genoemde voorstel op dezelfde dag in werking zou treden als het koninklijk besluit van 3 juni 2024 *betreffende de Code van de openbare weg* (dat het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 opheft). Dit artikel voorziet in een wijziging van artikel 2.II.22.2° van het voormelde koninklijk besluit van 3 juni 2024, vergelijkbaar met de voorgestelde wijziging van artikel 2.15.2.2° van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975, teneinde op gelijkaardige wijze de "lichte elektrische voortbewegingstoestellen" te definiëren als "gemotoriseerde voortbewegingstoestellen" van categorie B.

7. Artikel 2 van de wet van 21 november 1989 onderwerpt de inverkeerstelling van motorrijtuigen aan de verplichting om de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, te dekken door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst, behoudens uitzonderingen⁷. Door de beoogde lichte elektrische voortbewegingstoestellen gelijk te stellen met motorrijtuigen in de zin van de voormelde wet, breidt het voorstel het toepassingsgebied van de verplichte verzekering uit tot deze toestellen. Uit artikel 3 van de wet van 21 november 1989 blijkt duidelijk dat de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen de schadeloosstelling waarborgt van benadeelden⁸ in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de personen die burgerrechtelijk aansprakelijk zijn voor de voornoemde personen, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschafte. Bovendien preciseert de memorie van toelichting bij het voorstel dat het doel van de invoering van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor lichte elektrische voortbewegingstoestellen erin bestaat de financiële dekking van schade te garanderen.
8. Een dergelijk doeleinde is welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd in de zin van artikel 5.1.b) van de AVG.
9. Er moet bovendien **over worden gewaakt dat dit doeleinde voldoende welbepaald is**, zodat de betrokkenen zich een duidelijk en voorspelbaar beeld kunnen vormen van de verwerkingen die met hun gegevens zullen worden uitgevoerd. Krachtens artikel 4 van het voorstel heeft de verplichte verzekering betrekking op "*gemotoriseerde voortbewegingstoestellen van categorie B, zoals gedefinieerd in artikel 2.15.2, 2°, b), van het KB van 1 december 1975*". De definitie van deze voortbewegingstoestellen, zoals opgenomen in artikel 2.15.2, 2°, b), in ontwerp van het koninklijk besluit van 1 december 1975, omvat echter "*onder andere*" elektrische steps, monowheels en segways⁹. Het gebruik van de term "*onder andere*" impliceert dat ook andere lichte elektrische voortbewegingstoestellen aan deze verplichting zouden kunnen worden onderworpen, wat een gebrek aan voorspelbaarheid voor de betrokkenen met zich meebrengt. Dit kan tevens vragen oproepen in het licht van het beginsel van minimale gegevensverwerking, aangezien deze formulering neerkomt op het toestaan van de verzameling van buitensporige of onevenredige gegevens in verhouding tot het nagestreefde doeleinde. Het is derhalve aangewezen om de term "*onder andere*" te **schrappen** en de lichte elektrische voortbewegingstoestellen die onder de verplichte aansprakelijkheidsverzekering vallen **op uitputtende wijze**

⁷ Zie artikel 2bis van de wet van 21 november 1989.

⁸ Het betreft eenieder die recht heeft op vergoeding van door voertuigen veroorzaakte schade of veroorzaakt letsel (artikel 1, laatste lid, van de wet van 21 november 1989).

⁹ De definitie van deze toestellen, zoals voorzien in artikel 2.II.22, 2°, b), in ontwerp van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, gebruikt eveneens de term "*onder andere*".

op te sommen, teneinde een duidelijke afbakening van het toepassingsgebied *ratione materiae* van deze verplichting te waarborgen en een voldoende welbepaald doeleinde van de gegevensverwerkingen in de zin van artikel 5.1.b) van de AVG te verzekeren.¹⁰

10. Bovendien moet erop worden toegezien dat de voormelde opsomming beperkt blijft tot wat **noodzakelijk** is om het nagestreefde doel van algemeen belang te bereiken. Een verwerking van persoonsgegevens die een inmenging vormt in het recht op eerbiediging van het privéleven en in het recht op bescherming van persoonsgegevens is immers slechts toelaatbaar indien zij noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het nagestreefde doel van algemeen belang. Het komt toe aan de opsteller van een norm die een dergelijke gegevensverwerking invoert om deze noodzaak aan te tonen.

De Autoriteit is in dit geval van oordeel dat de noodzaak om de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering op te leggen voor monowheels en segways in de memorie van toelichting niet echt wordt verantwoord, in tegenstelling tot wat het geval is voor elektrische steps. De memorie van toelichting beperkt zich immers tot het aanhalen van cijfers over het aantal ongevallen met elektrische steps en verwijst niet naar andere lichte elektrische voortbewegingstoestellen dan de elektrische step. De opstellers van het voorstel worden dan ook verzocht om in de memorie van toelichting **nader toe te lichten waarom de invoering van de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor monowheels en segways noodzakelijk is.**

11. Daarnaast stelt de Autoriteit vast dat artikel 2bis, b), van de wet van 21 november 1989 motorrijtuigen die door hun motor een maximale snelheid van 25 km/u kunnen bereiken en waarvan het gewicht niet meer dan 25 kg bedraagt, vrijstelt van de verplichting tot het afsluiten van een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering. Sommige elektrische steps zouden onder deze uitzondering kunnen vallen. Het komt aan de opsteller van het voorstel toe om **zich ervan te vergewissen dat de** door het voorstel **beoogde lichte elektrische voortbewegingstoestellen niet onder het toepassingsgebied van deze vrijstelling vallen en, in voorkomend geval, het voorstel op dit punt aan te passen.**
12. Aangezien het de bedoeling van het voorstel is om lichte elektrische voortbewegingstoestellen gelijk te stellen met motorrijtuigen voor de toepassing van de wet van 21 november 1989, impliceert een dergelijke gelijkstelling dat het normatieve kader van die wet in beginsel op deze toestellen van toepassing zal zijn, waaronder met name artikel 6, § 2, dat de inverteerstelling van motorrijtuigen op de openbare weg afhankelijk stelt van het dragen van een kentekenplaat.

¹⁰ Deze opmerkingen gelden *mutatis mutandis* voor de definitie van de beoogde elektrische voortbewegingstoestellen zoals opgenomen in artikel 2.II.22, 2°, b), in ontwerp van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 *betreffende de Code van de openbare weg*.

13. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt evenwel dat het doel van het voorstel erin bestaat zich te beperken tot het opleggen van de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor deze voortbewegingstoestellen en niet om hen te onderwerpen aan de inschrijvingsplicht en de verplichting om een kentekenplaat te dragen. De opsteller van het voorstel heeft verduidelijkt dat een vrijstelling van artikel 6, § 2, van de wet van 21 november 1989 zou kunnen worden aangenomen. De Autoriteit neemt hiervan akte en beveelt aan **het voorstel** in die zin **aan te passen**, zodat verzekeringnemers van dergelijke toestellen geen twijfel hebben over het feit dat de verwerkingen van hun persoonsgegevens uitsluitend voortvloeien uit de verplichting om over een verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering te beschikken.

II.2. Categorieën van verwerkte gegevens

14. Artikel 5.1.c) van de AVG bepaalt dat de verwerkte persoonsgegevens toereikend, ter zake dienend en beperkt moeten zijn tot wat noodzakelijk is voor de beoogde doeleinden (beginsel van "minimale gegevensverwerking").
15. Het voorstel vermeldt niets over de categorieën van persoonsgegevens die verzekeringnemers aan verzekeringsondernemingen moeten meedelen opdat de burgerlijke aansprakelijkheid waartoe de beoogde elektrische voortbewegingstoestellen aanleiding kunnen geven, wordt gedekt. Daarnaast verleent het voorstel aan de Koning de bevoegdheid om "*de vorm, de kenmerken en de wijze van aanbrengring*" van het vignet te bepalen. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat het de bedoeling is om de Koning de bevoegdheid te geven om te bepalen welke categorieën van persoonsgegevens door verzekeringnemers aan verzekeringsondernemingen moeten worden meegedeeld krachtens het voorstel.
16. Als essentieel element van een verwerking van persoonsgegevens moeten de categorieën van verwerkte gegevens worden vastgelegd in een norm met rang van wet, zoals het voorstel, overeenkomstig artikel 22 van de Grondwet. In deze context is een delegatie aan de Koning "*niet in strijd met het wettigheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgelegd*"¹¹. Het is derhalve aangewezen om **in het voorstel de categorieën van gegevens te vermelden die de verzekeringnemer aan de verzekeringsonderneming moet meedelen**, zodat de aan de Koning verleende delegatie enkel betrekking heeft op de precisering van de persoonsgegevens binnen de in het voorstel vastgelegde categorieën van gegevens.

¹¹ Zie met name Grondwettelijk Hof: arrest nr. 29/2018 van 15 maart 2018, punt B.13.1; arrest nr. 86/2018 van 5 juli 2018, punt B.7.2; en het advies van de Raad van State nr. 63.202/2 van 26 april 2018, punt 2.2.

17. Bovendien houdt de gelijkstelling van de beoogde lichte elektrische voortbewegingstoestellen met motorrijtuigen in de zin van de wet van 21 november 1989, zoals beoogd door het voorstel, in dat verzekeringsondernemingen krachtens artikel 19bis-6, § 3, van die wet gegevens betreffende deze toestellen moeten meedelen aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds (hierna "het Fonds"), bedoeld in artikel 19bis-2 van dezelfde wet. Dit Fonds heeft onder meer tot taak de benadeelden van verkeersongevallen inlichtingen te verstrekken, met name over de identiteit van de titularis van de kentekenplaat en de identiteit van de verzekeringsonderneming die de burgerlijke aansprakelijkheid van de betrokken motorrijtuigen dekt¹². Daartoe houdt het een register bij met de in artikel 19bis-6, § 1, vermelde gegevens, waaronder met name "*het inschrijvingsnummer, de datum van de laatste inschrijving en de geldigheidsduur van de inschrijving van het voertuig in het repertorium van de voertuigen*" en "*de naam, de eerste voornaam of de benaming van de titularis van de kentekenplaat en het geactualiseerde adres van de houder van de kentekenplaat*" wat de voertuigen betreft die gewoonlijk op het Belgisch grondgebied zijn gestald. Krachtens artikel 19bis-6, § 3, komt het aan de Koning toe om te bepalen welke gegevens verzekeringsondernemingen aan het genoemde Fonds moeten meedelen.
18. Het voorstel voorziet niet in een wijziging van artikel 19bis-6, § 1, van de wet van 21 november 1989, waardoor er onzekerheid blijft bestaan over de categorieën van gegevens met betrekking tot de door het voorstel beoogde elektrische voortbewegingstoestellen die in het voormelde register zullen worden opgenomen. Volgens de huidige bewoordingen van die bepaling zouden immers de gegevens met betrekking tot de inschrijving van deze voertuigen, evenals de identificatiegegevens en het adres van de titularis van de kentekenplaat, in dat register moeten worden opgenomen, terwijl het doel van het voorstel er juist in bestaat geen inschrijvingsplicht op te leggen en zich te beperken tot het opleggen van een verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering. Dit draagt niet bij tot de voorspelbaarheid van het voorstel.
19. In deze omstandigheden **komt het aan de opsteller van het voorstel toe om ervoor te zorgen dat het daarmee nagestreefde doeleinde duidelijk in het voorstel tot uitdrukking komt** en dat **de categorieën van gegevens** met betrekking tot de beoogde voertuigen, namelijk de lichte elektrische voortbewegingstoestellen, die zullen worden opgenomen in het door het Fonds bijgehouden register, **op duidelijke wijze in het voorstel worden geïdentificeerd**. Dit moet de betrokkenen in staat stellen zich een duidelijk en voorspelbaar beeld te vormen van de verwerkingen van hun gegevens, die uitsluitend voortvloeien uit de verplichting om de beoogde elektrische voortbewegingstoestellen te verzekeren.

¹² Zie de artikelen 19bis-2 en 19bis-8 van de wet van 21 november 1989.

OM DEZE REDENEN,**is de Autoriteit van oordeel dat het aangewezen is om:**

1. de term “*onder andere*” te schrappen en de in artikel 2.15.2, 2°, b), in ontwerp van het koninklijk besluit van 1 december 1975 beoogde elektrische voortbewegingstoestellen op uitputtende wijze op te sommen (**overweging nr. 9**)¹³;
2. in de memorie van toelichting nader toe te lichten waarom de invoering van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor monowheels en segways noodzakelijk is (**overweging nr. 10**);
3. zich ervan te vergewissen dat de door het voorstel beoogde elektrische voortbewegingstoestellen niet onder het toepassingsgebied vallen van de in artikel 2bis, b), van de wet van 21 november 1989 beoogde vrijstelling en, in voorkomend geval, het voorstel op dit punt aan te passen (**overweging nr. 11**);
4. het voorstel aan te passen zodat artikel 6, § 2, van de wet van 21 november 1989 niet van toepassing is op de beoogde elektrische voortbewegingstoestellen (**overwegingen nrs. 12 en 13**);
5. in het voorstel de categorieën van persoonsgegevens te bepalen die verzekeringnemers aan verzekeringsondernemingen moeten meedelen (**overweging nr. 16**);
6. ervoor te zorgen dat het door het voorstel nagestreefde doeleinde daarin duidelijk tot uitdrukking komt en dat de categorieën van gegevens met betrekking tot de beoogde elektrische voortbewegingstoestellen die in het door het Fonds bijgehouden register zullen worden opgenomen, op duidelijke wijze in het voorstel worden geïdentificeerd (**overweging nr. 17**).



Voor de Autorisatie- en Adviesdienst,
Alexandra Jaspar, Directeur



¹³ Deze opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 2.II.22, 2°, b), in ontwerp van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg.



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 10/2026 du 02 février 2026

Objet : Avis concernant une 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) (CO-A-2025-201).

Mots-clés : assurance obligatoire de la responsabilité – vignette – prévisibilité – catégories de données traitées

Version originale

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier ses articles 23 et 26 (ci-après « LCA ») ;

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

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD ») ;

Vu la demande d'avis de Monsieur Peter De Roover, Président de la Chambre des Représentants, reçue le 13 novembre 2025 ;

Vu les informations complémentaires reçues le 6 janvier 2025 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité ») émet, le 02 février 2026, l'avis suivant :

L'Autorité ne publie en français et en néerlandais que les avis concernant les projets ou propositions de textes de rang de loi émanant de l'Autorité fédérale, de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Commission Communautaire Commune. La « Version originale » est la version qui a été validée.

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 13 novembre 2025, le Président de la Chambre des Représentants a sollicité l'avis de l'Autorité concernant une 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)* (ci-après « la proposition »).
2. La proposition s'inscrit dans un contexte similaire à celui des propositions de loi qui ont fait l'objet des avis n^{os} 136/2025¹ et 137/2025² et repose sur un constat similaire : l'augmentation du recours à des engins de déplacements électriques légers, tels que les trottinettes électriques, s'accompagne d'une hausse notable du nombre d'accidents impliquant ce type d'engins. Il est fait référence à l'Institut Vias qui indique que 1853 accidents impliquant des trottinettes électriques ont été enregistrés en 2024 et qu'au cours du premier trimestre 2025, il y a une augmentation de 62% du nombre d'incidents par rapport à la même période en 2024. L'Exposé des motifs précise que, si des mesures ont déjà été adoptées³ afin de renforcer la sécurité routière, elles ne suffisent manifestement pas à garantir efficacement la sécurité des utilisateurs des engins de déplacement électriques légers ni celles des autres usagers de la route.
3. La proposition entend ainsi introduire des mesures additionnelles pour les engins de déplacement électriques légers⁴, tels que les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways, afin de renforcer la sécurité et limiter le coût des accidents pour la société. Ces mesures concernent notamment le port du casque obligatoire, les limitations de vitesse et de puissance maximale, l'assurance obligatoire de responsabilité civile ainsi que l'obligation d'apposer une vignette visible permettant de contrôler le respect de cette obligation. L'Exposé des motifs indique que l'obligation d'être assuré en ce qui concerne la responsabilité civile stimulera l'utilisation responsable de ces engins de déplacement et offrira une protection adéquate aux victimes, tout en limitant le coût sociétal des accidents. La proposition serait donc une « *mesure nécessaire pour garantir la sécurité des utilisateurs des trottinettes électriques et des autres usagers de la route* ».

¹ Avis n° 136/2025 du 15 décembre 2025 concernant une proposition de loi visant à imposer l'immatriculation et la pose d'une plaque d'immatriculation concernant les trottinettes électriques, ainsi que les vélos à assistance électrique utilisés à des fins professionnelles ou locatives (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n0-136-2025.pdf>)

² Avis n° 137/2025 du 15 décembre 2025 concernant une 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 (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n0-137-2025.pdf>)

³ Fixation de l'âge minimum pour l'utilisation d'engins dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W à 16 ans, interdiction d'utiliser des engins de déplacement motorisés sur les trottoirs et interdiction de transporter des passagers.

⁴ Voir le considérant 4 ci-dessous pour la définition de ces engins de déplacement.

4. Pour ce faire, d'une part, **l'article 2 de la proposition⁵ entend modifier l'article 2.15.2.2° 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 (Code de la route)** (ci-après l'« arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 ») afin de définir les « *engins de déplacement électriques légers* » comme étant des « *engins de déplacement motorisés* » de catégorie B, à savoir des « *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.* »⁶
5. D'autre part, **l'article 4 de la proposition entend compléter l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs** (ci-après la « loi du 21 novembre 1989 ») comme suit :
- « *Pour l'application de la présente loi, les engins de déplacements motorisés de catégories 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. »*

II. EXAMEN DE LA PROPOSITION

II.1. Finalité des traitements de données - prévisibilité

6. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, un traitement de données à caractère personnel ne peut être réalisé que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes.

⁵ Cet article est libellé comme suit : « *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.

[...]»

⁶ L'article 5 de la proposition prévoit une disposition transitoire dans l'hypothèse où ladite proposition entrerait en vigueur le même jour que l'arrêté royal du 3 juin 2024 *relatif au Code de la voie publique* (qui abroge l'arrêté royal précité du 1^{er} décembre 1975). Cet article prévoit une modification de l'article 2.II.22.2° de l'arrêté royal précité du 3 juin 2024, comparable à la modification proposée de l'article 2.15.2.2° de l'arrêté royal précité du 1^{er} décembre 1975, afin de définir de manière analogue les « engins de déplacement électriques légers » comme étant des « engins de déplacement motorisé » de catégorie B.

7. L'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 conditionne la mise en circulation des véhicules automoteurs à l'obligation de couvrir la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de ladite loi et dont les effets ne sont pas suspendus, sauf exceptions⁷. En assimilant les engins de déplacement électriques légers visés à des véhicules automoteurs au sens de la loi précitée, la proposition étend le champ d'application de l'assurance obligatoire à ces engins. Il ressort clairement de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 que l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs garantit l'indemnisation des personnes lésées⁸ chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et des personnes qui sont civilement responsables des personnes précitées, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel. De plus, l'Exposé des motifs de la proposition précise que l'objectif de l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité des engins de déplacement électriques légers est de garantir la couverture financière des dommages éventuels.
8. Une telle finalité est déterminée, explicite et légitime au sens de l'article 5.1.b) du RGPD.
9. Il y a encore lieu de **veiller à ce que cette finalité soit suffisamment déterminée** afin permettre aux personnes concernées de pouvoir se faire une idée claire et prévisible des traitements qui seront effectués de leurs données. En vertu de l'article 4 de la proposition, l'assurance obligatoire concerne « *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* ». Or, la définition de ces engins de déplacement, telle que reprise à l'article 2.15.2.2°, b° en projet de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, vise « *notamment* » les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways⁹. L'utilisation du terme « *notamment* » laisse sous-entendre que d'autres engins de déplacement électriques légers pourraient être soumis à cette obligation, ce qui engendre un manque de prévisibilité pour les personnes concernées. Cela peut poser question aussi au regard du principe de minimisation des données, dans la mesure où cette formulation revient à permettre la collecte de données excessives ou disproportionnées au regard de la finalité poursuivie. Il y a dès lors lieu de **supprimer** le terme « *notamment* » et d'**énumérer de manière exhaustive** les engins de déplacements électriques légers qui sont visés par l'assurance obligatoire de la responsabilité afin d'assurer une délimitation claire du champ d'application *ratione materiae* de

⁷ Voir l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989.

⁸ Il s'agit de toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules (article 1, dernier alinéa de la loi du 21 novembre 1989).

⁹ La définition de ces engins prévue à l'article 2.II.22, 2°, b) en projet de l'arrêté royal du 3 juin 2024 *relatif au Code de la voirie publique* utilise également le terme « *notamment* ».

cette obligation et une détermination suffisante de la finalité des traitements de données au sens de l'article 5.1.b) du RGPD.¹⁰

10. En outre, il y a lieu de veiller à ce que l'énumération précitée soit limitée à ce qui est **nécessaire** en vue d'atteindre l'objectif d'intérêt général qui est poursuivi. En effet, un traitement de données à caractère personnel constituant une ingérence dans le droit au respect de la vie privée et dans le droit à la protection des données à caractère personnel n'est admissible que s'il est nécessaire à l'accomplissement de l'objectif d'intérêt général qu'il poursuit. Il revient à l'auteur d'une norme mettant en place un tel traitement de données de démontrer ce caractère nécessaire.

L'Autorité estime, en l'occurrence, que la nécessité d'imposer l'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les mono-roues et les segways n'est pas vraiment justifiée dans l'Exposé des motifs, contrairement à ce qui est le cas pour les trottinettes électriques. En effet, l'Exposé des motifs se limite à citer des chiffres relatifs au nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques et ne se réfère pas à des engins de déplacements électriques légers autres que la trottinette électrique. Les auteurs de la proposition sont dès lors invités à **développer davantage** dans l'Exposé des motifs le **caractère nécessaire de l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les mono-roues et les segways**.

11. Par ailleurs, l'Autorité constate que l'article 2bis, b) de la loi du 21 novembre 1989 exempte de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile les véhicules automoteurs qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 25 km/h grâce à leur moteur et dont le poids ne dépasse pas 25 kg. Certaines trottinettes électriques pourraient être visées par cette exception. Il revient à l'auteur de la proposition de **s'assurer que les engins de déplacement électriques légers visés** par la proposition **ne tombent pas dans le champ d'application de cette exemption et, le cas échéant, d'adapter**, la proposition à cet égard.
12. De plus, l'intention de la proposition étant d'assimiler les engins de déplacement électriques légers à des véhicules automoteurs, pour l'application de la loi du 21 novembre 1989, une telle assimilation implique que le cadre normatif de cette loi sera, en principe, applicable auxdits engins, dont notamment l'article 6, §2, qui subordonne la mise en circulation sur la voie publique des véhicules automoteurs au port d'une plaque d'immatriculation.
13. Or, il ressort des informations complémentaires reçues que l'objectif de la proposition est de se limiter à imposer l'assurance obligatoire de la responsabilité civile desdits engins de déplacement et non d'imposer l'obligation de les immatriculer et de les munir d'une plaque d'immatriculation. L'auteur de la

¹⁰ Ces observations sont valables *mutatis mutandis* pour la définition des engins de déplacement électriques visés reprise à l'article 2.II.22, 2°, b) en projet de l'arrêté royal du 3 juin 2024 *relatif au Code de la voirie publique*.

proposition a précisé qu'une exemption à l'article 6, §2, de la loi du 21 novembre 1989 pourrait être adoptée. L'Autorité en prend acte et recommande d'**adapter la proposition** en ce sens afin que les preneurs d'assurance pour de tels engins n'aient pas de doute quant au fait que les traitements de leurs données à caractère personnel seront engendrés uniquement par l'obligation de disposer d'une assurance obligatoire de la responsabilité civile.

II.2. Catégories de données traitées

14. L'article 5.1.c) du RGPD prévoit que les données à caractère personnel traitées doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités visées (principe de « minimisation des données »).
15. La proposition est muette quant aux catégories de données à caractère personnel que les preneurs d'assurance devront communiquer aux entreprises d'assurance afin que la responsabilité civile à laquelle les engins de déplacement électriques visés peuvent donner lieu soit couverte. Et elle confère au Roi la compétence de « *déterminer la forme, les caractéristiques et les modalités d'apposition* » de la vignette. Il ressort des informations complémentaires reçues que, ce faisant, l'intention est de laisser au Roi la compétence de déterminer les catégories de données à caractère personnel qui devront être communiquées par les preneurs d'assurances aux entreprises d'assurances en vertu de la proposition.
16. En tant qu'élément essentiel d'un traitement de données à caractère personnel, les catégories de données traitées doivent être déterminées dans une norme de rang de loi, telle que la proposition, conformément à l'article 22 de la *Constitution*. Dans ce contexte, une délégation au Roi « *n'est pas contraire au principe de légalité, pour autant que cette délégation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur* »¹¹. Il y a dès lors lieu de **mentionner dans la proposition les catégories de données que le preneur d'assurance devra communiquer à l'entreprise d'assurance**, de manière à ce que la délégation conférée au Roi ne concerne que la précision des données à caractère personnel parmi les catégories de données déterminées dans la proposition.
17. De plus, l'assimilation des engins de déplacement électriques légers visés aux véhicules automoteurs au sens de la loi du 21 novembre 1989, telle qu'envisagée par la proposition, implique que, en vertu de l'article 19bis-6, §3 de cette loi, les entreprises d'assurances devront communiquer des données relatives auxdits engins au Fonds commun de Garantie (ci-après le « Fonds ») visé à l'article 19bis-2

¹¹ Voir notamment Cour Constitutionnelle : arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.13.1 ; arrêt n° 86/2018 du 5 juillet 2018, point B.7.2 ; et l'avis du Conseil d'Etat n° 63.202/2 du 26 avril 2018, point 2.2.

de la même loi. Ce Fonds a notamment une mission d'information des personnes lésées par les accidents de la circulation, notamment quant à l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation et à l'identité de l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité civile des véhicules automoteurs impliqués¹². Et il tient, à cette fin, un registre reprenant les données mentionnées à l'article 19bis-6, §1^{er}, dont notamment « *le numéro d'immatriculation, la date de la dernière immatriculation et la durée de la validité de l'immatriculation dans le répertoire matricule des véhicules* » ainsi que le « *nom, le premier prénom ou la dénomination du titulaire de la marque d'immatriculation et l'adresse actualisée du détenteur de la marque d'immatriculation* » en ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire belge. En exécution de l'article 19bis-6, §3, il revient au Roi de déterminer les données que les entreprises d'assurances doivent communiquer audit Fonds.

18. La proposition ne prévoit pas de modification de l'article 19bis-6, §1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, de sorte qu'un doute subsiste quant aux catégories de données relatives aux engins de déplacement électriques visés par la proposition qui seront reprises dans le registre précité. En effet, selon le libellé actuel de cette disposition, les données relatives à l'immatriculation de ces véhicules ainsi que les données d'identification et l'adresse du titulaire de l'immatriculation devraient y être enregistrées alors que l'objectif de la proposition est précisément de ne pas imposer une obligation d'immatriculation de ceux-ci et de se limiter à imposer la souscription d'une assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile. Cela ne contribue pas à la prévisibilité de la proposition.
19. Dans ces conditions, il **revient à l'auteur de la proposition de s'assurer que l'objectif poursuivi par celle-ci y soit clairement reflété** et que les **catégories de données** relatives aux véhicules visés, à savoir les engins de déplacement électriques légers, qui seront reprises dans le registre tenu par le Fonds **soient identifiées de manière claire dans la proposition** afin de permettre aux personnes concernées de se faire une idée claire et prévisible des traitements de leurs données, lesquels résultent uniquement de l'obligation d'assurer les engins de déplacements électriques visés.

PAR CES MOTIFS,

L'Autorité est d'avis qu'il convient de/d' :

1. supprimer le terme « *notamment* » et d'énumérer de manière exhaustive les engins de déplacement électriques visés à l'article 2.15.2.2° b) en projet de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (**cons. n° 9**)¹³ ;

¹² Voir les articles 19bis-2 et 19bis-8 de la loi du 21 novembre 1989.

¹³ Cette observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 2.II.22.2° b) en projet de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voirie publique.

2. développer davantage dans l'Exposé des motifs le caractère nécessaire de l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité pour les mono-roues et les segways (**cons. n° 10**) ;
3. s'assurer que les engins de déplacement électriques visés par la proposition ne tombent pas dans le champ d'application de l'exemption visée à l'article 2bis, b) de la loi du 21 novembre 1989 et, le cas échéant, d'adapter, la proposition à cet égard (**cons. n° 11**) ;
4. adapter la proposition afin que l'article 6, §2 de la loi du 21 novembre 1989 ne soit pas applicable aux engins de déplacement électriques visés (**cons. n°s 12 et 13**) ;
5. déterminer dans la proposition les catégories de données à caractère personnel que les preneurs d'assurance devront communiquer aux entreprises d'assurances (**cons. n° 16**) ;
6. s'assurer que l'objectif poursuivi par la proposition y soit clairement reflété et que les catégories de données relatives aux engins de déplacement électriques visés qui seront reprises dans le registre tenu par le Fonds soient identifiées de manière claire dans la proposition (**cons. n° 17**).



Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
Alexandra Jaspar, Directrice

