

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

23 februari 2026

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

**Advies
van de Gegevensbeschermingsautoriteit**

*Zie:*Doc 56 **0993/ (2024/2025):**

001: Wetsvoorstel van de heer Scourneau c.s.

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

23 février 2026

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

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

*Voir:*Doc 56 **0993/ (2024/2025):**

001: Proposition de loi de M. Scourneau et consorts.

03147

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. 136/2025 van 15 december 2025

Betreft: advies 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 (CO-A-2025-168)

Trefwoorden: elektrische steps – fietsen met elektrische hulpmotor – verkeersveiligheid – inschrijving

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 3 oktober 2025;

Brengt de Autorisatie- en Adviesdienst van de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit") op 15 december 2025 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

I. VOORWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Op 3 oktober 2025 heeft de voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers het advies van de Autoriteit gevraagd over 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* (hierna "het voorstel").
2. Uit de memorie van toelichting blijkt het volgende: *"Dit wetsvoorstel beoogt een inschrijvingsverplichting in te voeren voor alle elektrische steps en fietsen met elektrische hulpmotor die voor beroeps- of verhuurdoeleinden worden gebruikt, teneinde de veiligheid, opspoorbaarheid en verantwoordelijkheid van de weggebruikers te vergroten en tegelijk de zachte mobiliteit toegankelijk te houden."* De memorie van toelichting preciseert tevens dat het niet verplicht is elektrische steps¹ in te schrijven, *"waardoor ze bij ongeval of overtreding niet doeltreffend kunnen worden opgespoord, wat onderzoek bemoeilijkt en de gebruikers niet genoeg voor hun verantwoordelijkheid stelt"*. Er wordt vermeld dat recente statistieken bevestigen dat er een aanzienlijke toename is van ongevallen met elektrische steps (een stijging van meer dan 8% in 2024 ten opzichte van 2023) en fietsen met elektrische hulpmotor².
3. Wat de inschrijving van fietsen met elektrische hulpmotor betreft, wordt in de memorie van toelichting eveneens uitgelegd dat deze enkel wordt opgelegd aan fietsen met elektrische hulpmotor die voor beroeps- of verhuurdoeleinden worden gebruikt, en wel om de volgende redenen:
 - 1° *"gewone fietsen met elektrische hulpmotor (motorvermogen ≤ 250 W en ondersteuning tot maximaal 25 km/u) zijn wettelijk gelijkgesteld met gewone fietsen en vormen in vergelijking met die laatste geen groter risico"*;
 - 2° *"een inschrijvingsverplichting voor alle fietsen met elektrische hulpmotor zou niet in verhouding staan tot hun reële risico's en het fietsgebruik wellicht ontmoedigen, terwijl vandaag volop op zachte mobiliteit wordt ingezet wegens met name de milieuvoordelen ervan"*;
 - 3° *"een veralgemeende inschrijvingsplicht voor het ruim miljoen fietsen met elektrische hulpmotor zou voorts veel administratieve en financiële rompslomp meebrengen, zonder echte meerwaarde voor de verkeersveiligheid"*;
 - 4° *"voor beroeps- of verhuurdoeleinden ingezette fietsen met elektrische hulpmotor worden intensiever gebruikt en gaan met grotere aansprakelijkheidsrisico's gepaard. Ze worden dan ook terecht specifiek gevisieerd met het oog op de opspoorbaarheid, de responsabilisering van de exploitanten en de veiligheid van de weggebruikers en de bevolking"*.

¹ Een "elektrische step" in de zin van artikel 2, 1°, van het voorstel is: *"elk een- of meerwielig gemotoriseerd voortbewegingstoestel zonder zadel, uitgerust met een elektrische motor, ontworpen voor het vervoer van één rechtstaande persoon, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/u en niet onderworpen aan de verplichte inschrijving als bromfiets in de zin van de Wegcode"*.

² Een "fiets met elektrische hulpmotor" in de zin van artikel 2, 2°, van het voorstel is: *"elk tweewielig rijwiel dat is uitgerust met een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 250 W, waarvan de ondersteuning pas in werking treedt wanneer de fietser druk op de pedalen zet, en stopt wanneer de snelheid van het voertuig 25 km/u bereikt"*.

4. Onder deze omstandigheden sluit het voorstel aan bij het federale wettelijke kader dat de verkeersveiligheid en de inschrijving van voertuigen regelt, met name door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 *betreffende de inschrijving van voertuigen* (hierna het "KB van 20 juli 2001") aan te vullen. **Artikel 3** van het voorstel beoogt aldus **artikel 1, 6°, van het** bovengenoemde **koninklijk besluit** – waarin wordt bepaald welke voertuigen³ aan de inschrijvingsplicht zijn onderworpen – **te wijzigen**, teneinde daarin ook de elektrische steps en de fietsen met elektrische hulpmotor op te nemen, zoals gedefinieerd in artikel 2 van het voorstel.
5. Het voorstel bevat ook autonome bepalingen, waaronder **artikel 5**, dat voorziet in een eenvoudige en toegankelijke elektronische inschrijvingsprocedure bij de Directie voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV), en **artikel 6**, dat bepaalt dat de verwerking van de persoonsgegevens die worden verzameld in het kader van de inschrijving en het beheer van de kentekenplaten, strikt zal worden omkaderd.

II. ONDERZOEK VAN HET VOORSTEL

6. **Artikel 3 van het voorstel** beoogt het toepassingsgebied van het KB van 20 juli 2001 uit te breiden, waarvan artikel 2 elk voertuig, zoals gedefinieerd in artikel 1, 6°, van dat besluit, onderwerpt aan de verplichting te worden ingeschreven en de bij de inschrijving toegekende nummerplaat te dragen alvorens in het verkeer te worden gebracht. Daartoe vult voornoemd artikel 3 artikel 1, 6°, van het KB van 20 juli 2001 aan met een punt c), luidende: "*c) elke elektrische step zoals omschreven in artikel 2 van de wet van en ongeacht of hij privé of beroepsmatig wordt gebruikt dan wel uitgebaat in het kader van een verhuurdienst, alsook elke fiets met elektrische hulpmotor zoals omschreven in artikel 2 van dezelfde wet, voor zover uitsluitend gebruikt voor beroepsdoeleinden of in het kader van een verhuur- of deeldienst; zij zijn eveneens onderworpen aan de inschrijvingsplicht en het dragen van een kentekenplaat, volgens de door de Koning bepaalde nadere regels.*"
7. Een dergelijke uitbreiding van het KB van 20 juli 2001 impliceert dat de persoonsgegevens die worden verzameld in het kader van de aanvraag tot inschrijving van de voormelde voortbewegingstoestellen, zullen worden geregistreerd in het repertorium van de voertuigen, bedoeld in de artikelen 6 tot en met 9 van het KB van 20 juli 2001, dat overeenkomstig artikel 8 van de wet van 19 mei 2010 *houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen* (hierna de "wet van 19 mei 2010") wordt bijgehouden door de Kruispuntbank van de voertuigen. In dit verband stelt de Autoriteit vast dat de definitie

³ Worden momenteel als "voertuig" gedefinieerd waarvoor de inschrijvingsplicht geldt:

"a) elk voertuig dat beantwoordt aan de begripsomschrijvingen vermeld in artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
b) elk voertuig dat beantwoordt aan de begripsomschrijvingen vermeld in artikel 2 van de Verordening Nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers."

van het begrip “voertuig” in de zin van het KB van 20 juli 2001 niet overeenstemt met die welke voorkomt in de wet van 19 mei 2010⁴, hetgeen aanleiding kan geven tot rechtsonzekerheid. **Deze leemte dient in voorkomend geval te worden verholpen.**

8. Voor zover de enige wijziging van het KB van 20 juli 2001 die door het voorstel wordt beoogd, betrekking heeft op de uitbreiding van het begrip “voertuig” dat aan de inschrijvingsplicht is onderworpen, heeft deze wijziging in beginsel geen gevolgen voor de essentiële elementen en de modaliteiten van de verwerking van persoonsgegevens zoals geregeld in de twee voormelde normatieve teksten.
9. De inschrijvingsplicht voor fietsen met elektrische hulpmotor geldt enkel voor fietsen met elektrische hulpmotor die **uitsluitend** worden **gebruikt voor beroepsdoeleinden of in het kader van een verhuur- of deeldienst**. Er dient te worden gewaarborgd dat het criterium van “*gebruik voor beroeps- of verhuurdoeleinden*”, zoals bedoeld in artikel 2, 3°, van het voorstel, op duidelijke wijze wordt omschreven, zodat de betrokkenen een voorspelbaar beeld kunnen hebben van de verwerkingen van hun persoonsgegevens die plaatsvinden in het kader van de aanvraag tot inschrijving van de beoogde fietsen met elektrische hulpmotor. Een duidelijke omschrijving van dit criterium is bovendien noodzakelijk om te vermijden dat persoonsgegevens worden verwerkt op een wijze die onevenredig is ten aanzien van het nagestreefde doeleinde, met name het vergroten van de veiligheid, de opspoorbaarheid en de verantwoordelijkheid van de weggebruikers, met behoud van de toegankelijkheid van de zachte mobiliteit.
10. Als “gebruik voor beroeps- of verhuurdoeleinden” in de zin van artikel 2, 3°, van het voorstel wordt beschouwd: “*het gebruik van een fiets met elektrische hulpmotor in het kader van een beroepsactiviteit (levering, werkverkeer, bedrijfsvloot enzovoort) of een verhuur- of deeldienst*”. De Autoriteit vraagt zich af wat concreet wordt bedoeld met de term “levering”. Beoogt men hiermee de fietsen met elektrische hulpmotor die worden gebruikt door bezorgers (zoals bij “Uber Eats” of “Deliveroo”) om leveringen uit te voeren? Indien dat het geval is, wat dan met de fietsen met elektrische hulpmotor waarvan deze bezorgers eigenaar zijn en die zowel voor leveringen als voor privéverplaatsingen worden gebruikt? Zijn deze fietsen met elektrische hulpmotor onderworpen aan de inschrijvingsplicht? De verwijzing naar “werkverkeer” lijkt eveneens enigszins dubbelzinnig. Wat met een bedrijfsfiets met elektrische hulpmotor waarover een werknemer beschikt om zich van zijn woonplaats naar zijn werkplaats te begeven (wat als werkverkeer kan worden beschouwd), maar die hij tevens in het weekend gebruikt voor verplaatsingen? Is deze fiets met elektrische hulpmotor onderworpen aan de inschrijvingsplicht?

⁴ Een “voertuig” in de zin van artikel 2, 1°, van de wet van 19 mei 2010 is: “*elk voertuig zoals omschreven in artikel 1, § 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, alsook de bromfietsen en motorfietsen zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen*”.

Ook de draagwijdte van de uitdrukking "bedrijfsvloot" is niet geheel duidelijk. Beoogt men hiermee bedrijfsfietsen met elektrische hulpmotor die aan een specifieke werknemer zijn toegewezen en die deze kan gebruiken voor woon-werkverkeer, beroeps- of privéverplaatsingen? Of betreft het fietsen met elektrische hulpmotor waarvan de werkgever eigenaar is en die ter beschikking worden gesteld op de werkplaats, zodat werknemers zich kunnen verplaatsen tussen verschillende vestigingen, naar een klant of tijdens de pauzes? Daarnaast dient de definitie van "gebruik voor beroeps- of verhuurdoeleinden" in de zin van artikel 2, 3°, van het voorstel exhaustief te zijn, teneinde te vermijden dat in het kader van de aanvraag tot inschrijving van de betrokken fietsen met elektrische hulpmotor buitensporige of onevenredige gegevens worden verzameld. Het gebruik van de term "enzovoort" dient derhalve te worden weggelaten. Bijgevolg dient **het criterium van "gebruik voor beroeps- of verhuurdoeleinden" in duidelijke en precieze bewoordingen te worden omschreven.**

11. De laatste zin van artikel 1, 6°, c), in ontwerp van het KB van 20 juli 2001 ("*zij zijn eveneens onderworpen aan de [...]plicht [...] door de Koning bepaalde [...]*") dient te worden **geschrapt**, aangezien deze geen enkele meerwaarde biedt. Zodra de steps en de fietsen met elektrische hulpmotor, zoals gedefinieerd in het voorstel, worden beschouwd als "voertuigen" in de zin van deze bepaling, zijn deze voertuigen immers onderworpen aan de inschrijvingsplicht en aan de verplichting tot het dragen van een nummerplaat zoals bepaald in artikel 2 van het KB van 20 juli 2001.
12. **Artikel 5 van het voorstel**, getiteld "*Inschrijvingsprocedure en verzekering*", bepaalt dat de inschrijving van een elektrische step of een fiets met elektrische hulpmotor die aan de inschrijvingsplicht is onderworpen, elektronisch wordt aangevraagd bij de DIV, met voorlegging van een bewijs van burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering. In de memorie van toelichting wordt gepreciseerd dat deze vereiste waarborgt dat elk in omloop gebracht vervoermiddel bij schade aan derden passend gedekt is, conform de basisregels voor alle gemotoriseerde voertuigen in België.
13. De Autoriteit begrijpt dat het de bedoeling van de opstellers van het voorstel is om een eenvoudige en toegankelijke elektronische inschrijvingsprocedure in te voeren, die verschilt van hetgeen is bepaald in de artikelen 11⁵ en 12⁶ van het KB van 20 juli 2001. De Autoriteit is van oordeel dat de voorlegging van een bewijs van burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering een relevant en noodzakelijk gegeven

⁵ Deze bepaling voorziet in paragraaf 1 dat de inschrijvingsaanvraag wordt ingediend per briefwisseling of wordt afgegeven bij een kantoor van de dienst DIV van de Directie Inschrijving Voertuigen, door middel van een formulier dat de aanvrager daartoe verkregen heeft van die directie. In afwijking van paragraaf 1 verplicht paragraaf 2 de onderneming die een verzekeringsactiviteit uitoefent in het kader van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, of elkeen die zij hiertoe bevoegd heeft verklaard, om de aanvraag elektronisch in te geven, telkens de mogelijkheid bestaat.

⁶ Deze bepaling voorziet in het eerste lid het volgende: "*De aanvraag vermeldt in elk geval of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen gedekt is door een verzekeringscontract met een duur van één jaar onverminderd de toepassing van artikel 30 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, of in het geval van een tijdelijke inschrijving voor een minimumduur van één maand.*"

vormt in het licht van de nagestreefde doeleinden, namelijk het vergroten van de verkeersveiligheid en de verantwoordelijkheid van de gebruikers van de beoogde voortbewegingstoestellen. De Autoriteit gaat er evenwel van uit dat dit document niet het enige zal zijn dat in het kader van de betrokken inschrijvingsaanvraag zal worden verwerkt. Teneinde het legaliteitsbeginsel en het beginsel van minimale gegevensverwerking te eerbiedigen, dient artikel 5 van het voorstel te worden **aangevuld met een vermelding van alle categorieën van gegevens (zoals opgenomen in de documenten) die in dit kader zullen worden verwerkt.**

14. **Artikel 6 van het voorstel**, getiteld "*Gegevensbescherming*", bepaalt het volgende: "*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.*"
15. De eerste zin van deze bepaling biedt geen reële meerwaarde ten opzichte van de AVG en de Belgische wetgeving inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Aangezien de AVG rechtstreeks toepasselijk is, geldt zij voor elke verwerking van persoonsgegevens die wordt uitgevoerd door of krachtens het voorstel. Een gelijkaardige redenering geldt voor de verwijzing naar de Belgische wetgeving inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het wordt derhalve aanbevolen de eerste zin van deze bepaling te **schrappen**.
16. De tweede zin biedt evenmin een meerwaarde op het vlak van voorspelbaarheid, aangezien zij niet toelaat te bepalen voor welk(e) doeleinde(n) welke bevoegde instantie(s) of welke ter zake gemachtigde perso(o)n(en) toegang zouden kunnen hebben tot de persoonsgegevens die verband houden met de inschrijving. Deze tweede zin van artikel 6 van het voorstel dient derhalve eveneens te worden **geschrapt**.
17. Bovendien somt artikel 6, § 2, van het KB van 20 juli 2001 de doeleinden op waarvoor de persoonsgegevens van het repertorium van de voertuigen mogen worden verwerkt, zodat de toegang tot de gegevens die verband houden met de inschrijving van de elektrische steps en de fietsen met elektrische hulpmotor waarop het voorstel betrekking heeft, reeds wordt geregeld door een wettelijk kader.

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

1. het criterium van "*gebruik voor beroeps- of verhuurdoeleinden*" in de zin van artikel 2, 3°, van het voorstel in duidelijke en precieze bewoordingen dient te worden omschreven (**overweging nr. 10**);
2. de laatste zin van artikel 1, 6°, c), in ontwerp van het KB van 20 juli 2001 ("*zij zijn eveneens onderworpen aan de [...]plicht [...] door de Koning bepaalde [...]*") dient te worden geschrapt (**overweging nr. 11**);
3. artikel 5 van het voorstel dient te worden aangevuld met een vermelding van alle categorieën van gegevens die in het kader van de beoogde inschrijvingsaanvraag zullen worden verwerkt (**overweging nr. 13**);
4. artikel 6 van het voorstel dient te worden geschrapt (**overwegingen nrs. 15 en 16**).

Zij beveelt in voorkomend geval **aan** de discrepantie te verhelpen tussen de definitie van het begrip "voertuig" in de zin van het KB van 20 juli 2001 en die welke voorkomt in de wet van 19 mei 2010 (**overweging nr. 7**).



Voor de Autorisatie- en Adviesdienst,
Alexandra Jaspar, Directeur





Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 136/2025 du 15 décembre 2025

Objet : Avis 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 (CO-A-2025-168).

Mots-clés : Trottinettes électriques – vélos à assistance électrique – sécurité routière – immatriculation

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 3 octobre 2025 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité ») émet, le 15 décembre 2025, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 3 octobre 2025, le Président de la Chambre des Représentants a sollicité l'avis de l'Autorité sur 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* (ci-après la « proposition »).

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

2. Ainsi que cela ressort de l'Exposé des motifs, la proposition « *vise en substance à instaurer l'obligation d'immatriculer toutes les trottinettes électriques, ainsi que les vélos à assistance électrique utilisés à des fins professionnelles ou locatives, afin de renforcer la sécurité, la traçabilité et la responsabilisation des usagers de la route, tout en préservant l'accessibilité à la mobilité douce* ». L'Exposé des motifs précise aussi que l'absence d'obligation d'immatriculation des trottinettes électriques¹ « *empêche toute traçabilité efficace en cas d'accident ou d'infraction, ce qui complique les enquêtes et nuit à la responsabilisation des usagers* ». Il y est indiqué que les statistiques récentes confirment une augmentation significative des accidents impliquant des trottinettes électriques (soit une hausse de plus de 8% en 2024, par rapport à 2023) et des vélos à assistance électrique (VAE)².

3. Pour ce qui concerne l'immatriculation des VAE, l'Exposé des motifs explique également que celle-ci est imposée uniquement aux VAE qui sont utilisés à des fins professionnelles ou locatives pour les raisons suivantes :
 - 1° « *les VAE classiques (dont la puissance de moteur ≤ 250W et assistance électrique jusqu'à la vitesse maximale de 25 km/h) sont assimilés aux vélos traditionnels sur le plan légal et ne présentent pas un risque supérieur à ces derniers* » ;
 - 2° « *imposer l'immatriculation à tous les VAE serait disproportionné par rapport aux risques réels qu'ils occasionnent, ce qui est susceptible de décourager l'usage du vélo alors que la mobilité douce est encouragée pour ses bénéfices notamment environnementaux* » ;
 - 3° « *l'immatriculation généralisée de plus d'un million de VAE représenterait en outre une charge administrative et financière considérable, sans réel bénéfice pour la sécurité routière* » ;
 - 4° « *les usagers professionnels ou locatifs de VAE, plus intensifs et exposés à des responsabilités accrues justifient une identification spécifique de ceux-ci pour assurer la traçabilité, la responsabilisation des exploitants ainsi que la sécurité des usagers de la route et de la population* ».

4. Dans ces conditions, la proposition s'inscrit dans le cadre légal fédéral régissant la sécurité routière et l'immatriculation des véhicules, notamment, en complétant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 *relatif à l'immatriculation des véhicules* (ci-après l' « AR du 20 juillet 2001 »). **L'article 3** de la proposition entend ainsi **modifier l'article 1^{er}, 6° de l'arrêté royal** précité, qui définit les véhicules³ soumis à

¹ Est une « trottinette électrique » au sens de l'article 2, 1° de la proposition : « *tout engin de déplacement motorisé, sans siège, à une ou plusieurs roues, équipé d'un moteur électrique, conçu pour transporter une seule personne en position debout, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h, et qui n'est pas soumis à l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs au sens du Code de la route* ».

² Est un « vélo à assistance électrique (VAE) » au sens de l'article 2, 2° de la proposition : « *tout cycle à deux roues, équipé d'un moteur électrique auxiliaire d'une puissance nominale continue maximale de 250 W, dont l'assistance ne se déclenche que lorsque le cycliste actionne le pédalier et s'interrompt lorsque la vitesse d'un véhicule atteint 25 km/h* ».

³ Sont actuellement définis comme « véhicule » soumis à l'obligation d'immatriculation :

« a) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
 b) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées dans l'article 2 du Règlement No 168/2013 du Parlement européen et

l'obligation d'immatriculation, afin d'y viser les trottinettes électriques et les VAE, tels que définis à l'article 2 de la proposition.

5. La proposition comporte également des dispositions autonomes : entre autres, l'**article 5** qui met en place une procédure d'immatriculation simple et accessible par voie électronique auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) et l'**article 6** qui prévoit que le traitement des données à caractère personnel collectées dans le cadre de l'immatriculation et de la gestion des plaques d'immatriculation sera strictement encadré.

II. EXAMEN DE LA PROPOSITION

6. **L'article 3 de la proposition** entend élargir le champ d'application de l'AR du 20 juillet 2001 dont l'article 2 soumet tout véhicule, tel que défini à l'article 1^{er}, 6° de cet arrêté, à l'obligation d'être immatriculé et de porter la plaque d'immatriculation accordée lors de l'immatriculation pour être mis en circulation. Pour ce faire, l'article 3 précité complète l'article 1^{er}, 6° de l'AR du 20 juillet 2001, par un point c) rédigé comme suit : « *c) toute trottinette électrique telle que définie à l'article 2 de la loi du ..., qu'elle soit détenue à titre privé, professionnel ou exploitée dans le cadre d'un service de location et tout vélo à assistance électrique (VAE) tel que défini à l'article 2 de la même loi, uniquement lorsqu'il est utilisé à des fins professionnelles ou dans le cadre d'un service de location ou de partage. Ces véhicules sont également soumis à l'obligation d'immatriculation et de port d'une plaque d'immatriculation, selon les modalités fixées par le Roi* ».
7. Une telle extension de l'AR du 20 juillet 2001 implique que les données à caractère personnel collectées dans le cadre de la demande d'immatriculation des engins de déplacement précités seront enregistrées dans le répertoire matricule des véhicules visé aux articles 6 à 9 de l'AR du 20 juillet 2001 et qui est tenu à jour par la Banque-Carrefour des véhicules, conformément à l'article 8 de la loi du 19 mai 2010 *portant création de la Banque-Carrefour des véhicules* (ci-après la « loi di 19 mai 2010 »). A ce sujet, l'Autorité constate que la définition de la notion de « *véhicule* » au sens de l'AR du 20 juillet 2001 ne correspond pas à celle figurant dans la loi du 19 mai 2010⁴, ce qui pourrait être source d'incertitude juridique. Il conviendrait de **remédier à cette lacune le cas échéant**.

du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

⁴ Est un « véhicule » au sens de l'article 2, 1° de la loi du 19 mai 2010 : « *tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1er, § 2 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, ainsi que les cyclomoteurs et motocyclettes tels que définis à l'article 1er de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.* »

8. Dans la mesure où la seule modification de l'AR du 20 juillet 2001 envisagée par la proposition concerne l'extension de la notion de « *véhicule* » soumis à l'obligation d'immatriculation, cette modification n'a en principe pas d'incidence sur les éléments essentiels et les modalités de traitement des données à caractère personnel encadrés par les deux textes normatifs précités.

9. L'obligation d'immatriculation des VAE ne vaut que pour les VAE qui sont **utilisés uniquement à des fins professionnelles ou dans le cadre d'un service de location ou de partage**. Il convient de s'assurer que le critère de « *l'usage professionnel ou locatif* », tel que visé à l'article 2, 3° de la proposition, soit défini de manière claire afin que les personnes concernées puissent avoir une idée prévisible des traitements de données effectués avec leurs données dans le cadre de la demande d'immatriculation des VAE visés. Une définition claire de ce critère est également de nature à éviter des traitements de données disproportionnés au regard de l'objectif qui est poursuivi, à savoir renforcer la sécurité, la traçabilité et la responsabilisation des usagers de la route, tout en préservant l'accessibilité à la mobilité douce.

10. Est considéré comme une « usage professionnel ou locatif » au sens de l'article 2, 3° de la proposition : « *l'utilisation d'un VAE dans le cadre d'une activité professionnelle (livraison, déplacements professionnels, flotte d'entreprise, etc.) ou dans le cadre d'un service de location ou de partage* ». L'Autorité se demande ce qui est visé concrètement par le terme « livraison » : s'agit-il de viser les VAE utilisés par les livreurs (de type « Uber Eats » ou « Deliveroo ») pour effectuer leur livraison ? Si tel est le cas, quid des VAE dont ces livreurs sont propriétaires et qui sont utilisés pour effectuer des livraisons ainsi que des trajets privés ? Ces VAE sont-ils soumis à l'obligation d'immatriculation ? La référence aux « déplacements professionnels » paraît quelque peu ambiguë. Quid d'un VAE de société dont un travailleur dispose pour se rendre de son domicile à son lieu de travail (ce qui peut être considéré comme un déplacement professionnel) mais qu'il utilise aussi pour se déplacer le week-end ? Ce VAE est-il soumis à l'obligation d'immatriculation ? La portée de l'expression « flotte d'entreprise » n'est pas très claire non plus : s'agit-il de viser des VAE de société qui sont liés à un travailleur en particulier, lequel peut l'utiliser pour ses trajets domicile-lieu de travail, professionnels ou privés ? S'agit-il de viser les VAE dont l'employeur est propriétaire et qui sont mis à disposition sur le lieu de travail pour que les travailleurs puissent se déplacer d'un site à un autre, se rendre chez un client ou se déplacer pendant les heures de pause ? En outre, la définition de « l'usage professionnel ou locatif » au sens de l'article 2, 3° de la proposition doit être exhaustive, afin d'éviter la collecte de données excessives ou disproportionnées dans le cadre de la demande d'immatriculation des VAE concernés. L'utilisation du terme « etc. » doit dès lors être omise. Par conséquent, il conviendra de **définir le critère de « l'usage professionnel ou locatif » en des termes clairs et précis**.

11. Il convient de **supprimer** la dernière phrase de l'article 1^{er}, 6^o, c) en projet de l'AR du 20 juillet 2001 (*« Ces véhicules sont également soumis à l'obligation [...] fixées par le Roi »*), dès lors qu'elle n'apporte aucune plus-value. En effet dès lors que les trottinettes et les VAE, telles que définis par la proposition, sont considérés comme des « véhicules » au sens de cette disposition, ces véhicules sont soumis à l'obligation d'immatriculation et de port d'une plaque d'immatriculation prévue à l'article 2 de l'AR du 20 juillet 2001.
12. **L'article 5 de la proposition**, qui est intitulé « *Procédure d'immatriculation et assurance* », prévoit que la demande d'immatriculation d'une trottinette électrique ou d'un VAE soumis à l'obligation d'immatriculation s'effectue par voie électronique auprès de la DIV, sur présentation d'une preuve d'assurance responsabilité civile. L'Exposé des motifs précise que cette exigence garantit que chaque engin en circulation bénéficie d'une couverture adéquate en cas de dommage causé à des tiers, conformément aux principes appliqués à l'ensemble des véhicules motorisés en Belgique.
13. L'Autorité comprend la volonté des auteurs de la proposition de mettre en place une procédure d'immatriculation simple et accessible par voie électronique, différente de ce qui est prévu aux articles 11⁵ et 12⁶ de l'AR du 20 juillet 2001. L'Autorité considère que la présentation d'une preuve d'assurance en matière de responsabilité civile est une donnée pertinente et nécessaire au regard des objectifs poursuivis relatifs au renforcement de la sécurité routière et de responsabilisation des utilisateurs des engins de déplacement visés. L'Autorité suppose que ce document ne sera pas le seul qui sera traité dans le cadre de la demande d'immatriculation concernée. Afin de respecter le principe de légalité et de minimisation des données, il y a lieu de **compléter** l'article 5 de la proposition afin de **mentionner toutes les catégories de données (reprises sur les documents) qui seront traitées** dans ce cadre.
14. **L'article 6 de la proposition**, intitulé « *Protection des données* », prévoit que « *[l]e traitement des données à caractère personnel liées à l'immatriculation et à la gestion des plaques d'identification 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.* »

⁵ Cette disposition prévoit en son paragraphe 1 que la demande d'immatriculation est introduite par courrier ou remise auprès d'un bureau du service DIV de la Direction Immatriculation des Véhicules au moyen du formulaire que le demandeur a obtenu à cet effet auprès de cette direction. Par dérogation au paragraphe 1, le paragraphe 2 oblige la société exerçant une activité d'assurance dans le cadre de l'assurance obligatoire en responsabilité civile en matière de véhicules à moteur ou par toute personne qu'elle mandate à cet effet, d'introduire la demande par voie électronique, chaque fois que la possibilité existe.

⁶ Cette disposition prévoit en son alinéa 1 que la « *demande énonce dans tous les cas si la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est couverte par un contrat d'assurance d'une durée d'un an, sans préjudice de l'application de l'article 30 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre, ou, dans le cas d'une immatriculation temporaire, d'une durée minimale d'un mois* ».

15. La première phrase de cette disposition n'apporte pas de réelle plus-value par rapport au RGPD et à la législation belge sur la protection de la vie privée. En effet, le RGPD étant d'application directe, il s'applique à tout traitement de données à caractère personnel effectué par ou en vertu de la proposition. Un raisonnement analogue vaut pour la référence à la législation belge sur la protection de la vie privée. Il est dès lors recommandé de **supprimer** la première phrase de cette disposition.
16. La seconde phrase n'apporte pas non plus de plus-value en termes de prévisibilité dans la mesure où elle ne permet pas de déterminer pour quelle(s) finalité(s) quelle(s) autorité(s) compétent(s) ou quelle(s) personne(s) dûment autorisée(s) pourraient avoir accès aux données à caractère personnel liées à l'immatriculation. Cette seconde phrase de l'article 6 de la proposition doit -dès lors également être **supprimée**.
17. En outre, l'article 6, §2 de l'AR du 20 juillet 2001 énumère les finalités pour lesquelles les données à caractère personnel du répertoire matricule des véhicules peuvent faire l'objet d'un traitement, de sorte que l'accès aux données liées à l'immatriculation des trottinettes électriques et des VAE concernés par la proposition est déjà régi par un cadre légal.

PAR CES MOTIFS,

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

1. de définir le critère de « *l'usage professionnel ou locatif* » au sens de l'article 2, 3° de la proposition en des termes clairs et précis (**cons. n° 10**) ;
2. de supprimer la dernière phrase de l'article 1^{er}, 6°, c) en projet de l'AR du 20 juillet 2001 (« *Ces véhicules sont également soumis à l'obligation [...] fixées par le Roi* ») (**cons. n° 11**) ;
3. de compléter l'article 5 de la proposition afin de mentionner toutes les catégories de données qui seront traitées dans le cadre de la demande d'immatriculation visée (**cons. n° 13**) ;
4. de supprimer l'article 6 de la proposition (**cons. n° 15 et 16**).

Elle recommande, le cas échéant, de remédier à la discordance existant entre la définition de la notion de « *véhicule* » au sens de l'AR du 20 juillet 2001 et celle figurant dans la loi du 19 mai 2010 (**cons. n° 7**).



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

