

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 juli 2025

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

(ingediend door
de heer Vincent Scourneau c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 juillet 2025

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

(déposée par
M. Vincent Scourneau et consorts)

SAMENVATTING

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.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise en substance à instaurer l'obligation d'immatriculer toutes les trottinettes électriques, ainsi que les vélos à assistance électrique (VAE) 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.

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 toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De snelle opmars van elektrische steps en fietsen met elektrische hulpmotor heeft de stedelijke mobiliteit in België grondig veranderd. Die toegankelijke, milieuvriendelijke en zuinige vervoermiddelen spreken een breed publiek aan en zijn essentiële schakels van de micromobiliteit geworden. De populariteit ervan gaat echter gepaard met nieuwe uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid, het delen van de weg door de verschillende weggebruikers en het respect voor de openbare ruimte.

Gelet op de significante stijging van ongevallen met elektrische steps (+8 % in 2024) is het door het ontbreken van een inschrijvingsverplichting voor die vervoermiddelen moeilijker om bij ongeval of overtreding de bestuurder op te sporen en verantwoordelijk te stellen, zeker bij vluchtmisdrijf. De inschrijving van alle elektrische steps, zowel privé als deelsteps, beantwoordt aan verschillende doelstellingen: die vervoermiddelen gemakkelijker identificeren, het gevoel van straffeloosheid bestrijden, de weggebruikers verantwoordelijk stellen, de toegang tot de verplichte verzekering garanderen en de gelijke behandeling van alle gebruikers waarborgen, ongeacht de wijze van bezit. Die maatregel maakt het voorts mogelijk slachtoffers van ongevallen met dergelijke vervoermiddelen beter te beschermen, diefstal beter aan te pakken en mee te zijn met de voortdurend veranderende stadsmobiliteit.

Het is vooralsnog niet verplicht die vervoermiddelen in te schrijven en te voorzien van een kentekenplaat, waardoor ze bij ongeval of overtreding niet doeltreffend kunnen worden opgespoord, wat onderzoek bemoeilijkt en de gebruikers niet genoeg voor hun verantwoordelijkheid stelt. De recente statistieken bevestigen dat er in België een aanzienlijke toename is van ongevallen met elektrische steps en fietsen met elektrische hulpmotor. Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute werden er in 2024 1745 ongevallen met een elektrische step geregistreerd, een stijging van meer dan 8 % in vergelijking met 2023.

Ook zij er nadrukkelijk op gewezen dat conform de Belgische en Europese wetgeving alleen elektrische steps met een maximale constructiesnelheid van 25 km/u en fietsen met elektrische ondersteuning tot maximaal 25 km/u en met een maximaal motorvermogen van 250 W zijn toegestaan op de openbare weg zonder te worden gelijkgesteld met een bromfiets. Krachtigere of

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'essor rapide des trottinettes électriques et des vélos à assistance électrique (VAE) a profondément modifié la mobilité urbaine en Belgique. Ces engins, accessibles, écologiques et économiques, séduisent un public large et sont devenus des maillons essentiels de la micro-mobilité. Cependant, cette popularité s'accompagne de nouveaux défis pour la sécurité routière, la cohabitation entre les usagers de la route et le respect de l'espace public.

Face à la hausse significative des accidents impliquant des trottinettes électriques (+8 % en 2024), l'absence d'immatriculation de ces engins complique la traçabilité et la responsabilisation des conducteurs en cas d'accident ou d'infraction, notamment lors d'un délit de fuite. L'immatriculation de toutes les trottinettes électriques, qu'elles soient privées ou partagées, répond à plusieurs objectifs: faciliter l'identification des engins, lutter contre le sentiment d'impunité, responsabiliser les usagers de la route, garantir l'accès à l'assurance obligatoire et assurer l'égalité de traitement entre tous les utilisateurs, quel que soit le mode de détention. Cette mesure permettra également de mieux protéger les victimes d'accidents impliquant ces engins, d'améliorer la gestion des vols de ces engins et de s'adapter à l'évolution rapide des pratiques urbaines de mobilité.

Actuellement, l'absence d'obligation d'immatriculation et de plaque d'identification visant ces engins empêche toute traçabilité efficace en cas d'accident ou d'infraction, ce qui complique les enquêtes et nuit à la responsabilisation des usagers. Les statistiques récentes confirment une augmentation significative des accidents impliquant des trottinettes électriques et des VAE en Belgique. Selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut VIAS, 1745 accidents impliquant une trottinette électrique ont été recensés en 2024, soit une hausse de plus de 8 % par rapport à 2023.

Il est également essentiel de rappeler que, conformément à la législation belge et européenne, seuls les trottinettes électriques dont la vitesse maximale déterminée par la construction ne dépasse pas 25 km/h et les VAE dont l'assistance ne fonctionne que jusqu'à 25 km/h et dont la puissance du moteur ne dépasse pas 250 W, sont autorisés à circuler sur la voie publique

snellere modellen (*speedpedelecs*¹) zijn al onderworpen aan inschrijving, homologatie en specifieke regels.

Dit wetsvoorstel past binnen het federale wettelijk raamwerk dat de verkeersveiligheid en de inschrijving van voertuigen regelt en beoogt met name een aanvulling van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. Voorts worden de technische eisen waaraan elektrische steps en fietsen met elektrische hulpmotor moeten beantwoorden, geregeld bij 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.

Dit wetsvoorstel voorziet in een eenvoudige en toegankelijke elektronische procedure voor de inschrijving bij de DIV, waarbij een bewijs van burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering moet worden overgelegd. Die laatste vereiste waarborgt dat elk in omloop gebracht vervoermiddel bij schade aan derden passend gedekt is, conform de basisregels voor alle gemotoriseerde voertuigen in België.

Voorts zal de verwerking van de persoonsgegevens die voor de inschrijving en het beheer van de kentekenplaten worden verzameld aan strikte regels worden onderworpen. De verwerking zal gebeuren conform de Belgische privacywetgeving en de algemene verordening gegevensbescherming (AVG²), teneinde de vertrouwelijkheid en veiligheid van de gebruikersgegevens te verzekeren. In overeenstemming met de geldende protocollen zal de toegang tot die gegevens worden voorbehouden aan de bevoegde overheden en de ter zake gemachtigde personen.

Niet alle fietsen met elektrische hulpmotor dienen te worden ingeschreven, maar alleen die welke worden gebruikt voor beroeps- of verhuurdoeleinden. Dat onderscheid is om velerlei redenen verantwoord:

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.

¹ E-bikes met een vermogen van meer dan 250 watt.

² 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.

sans être assimilés à des cyclomoteurs. Les modèles plus puissants ou rapides (*speed pedelecs*¹) sont déjà soumis à l'immatriculation, à l'homologation et à des règles spécifiques.

La présente proposition de loi 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 de véhicules. Par ailleurs, les conditions techniques auxquelles doivent répondre les trottinettes électriques et les vélos à assistance électrique sont régies par 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.

La présente proposition de loi prévoit une procédure d'immatriculation simple et accessible, réalisée par voie électronique auprès de la DIV, et conditionnée à la présentation d'une preuve d'assurance responsabilité civile. 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.

Par ailleurs, le traitement des données personnelles collectées dans le cadre de l'immatriculation et de la gestion des plaques d'identification sera strictement encadré. Il respectera la législation belge sur la vie privée et le Règlement général sur la protection des données (RGPD²), afin d'assurer la confidentialité et la sécurité des informations relatives aux usagers. L'accès à ces données sera réservé aux autorités compétentes et aux personnes dûment autorisées, dans le respect des protocoles en vigueur.

Toutefois, l'immatriculation n'est pas imposée à tous les VAE, mais uniquement à ceux utilisés à des fins professionnelles ou locatives. Cette distinction se justifie pour plusieurs raisons:

1° Les VAE classiques (puissance moteur ≤ 250 W 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.

¹ Vélos électriques d'une puissance supérieure à 250 watts.

² 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.

2° Een inschrijvingsverplichting voor álle 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.

Naar schatting zijn er in België miljoenen gewone fietsen, ruim een miljoen fietsen met elektrische hulpmotor en tienduizenden elektrische steps (privé en deelsteps samen). Die cijfers zijn gebaseerd op de verkoopcijfers en schattingen vanuit de sector maar zijn niet heel nauwkeurig omdat er geen officieel nationaal register voor al die vervoermiddelen bestaat.

Gewone fietsen vallen buiten het toepassingsveld van dit wetsvoorstel, om verscheidene belangrijke redenen:

1° Ten eerste is het risico en de hinder ervan kleiner dan bij door een motor aangedreven vervoermiddelen: bij gebrek aan elektrische ondersteuning is de snelheid volledig afhankelijk van spierkracht, waardoor ze veel minder gevaarlijk zijn en zich minder snel lenen tot asociaal rijgedrag.

2° Het zou nagenoeg ondoenbaar zijn de miljoenen gewone fietsen die in België in omloop zijn aan een inschrijvingsplicht te onderwerpen.

3° Tot slot zou een inschrijvingsverplichting voor gewone fietsen gepaard gaan met disproportionele administratieve kosten en het fietsen ontmoedigen, zonder echte meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

Daarom focust dit wetsvoorstel op elektrische steps en fietsen met elektrische hulpmotor, waarvan de identificatie essentieel is met het oog op de verkeersveiligheid en de responsabilisering van de weggebruikers.

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 usages 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.

On estime que la Belgique compte plusieurs millions de vélos classiques, plus d'un million de vélos à assistance électrique en circulation et plusieurs dizaines de milliers de trottinettes électriques (privées et partagées). Ces données chiffrées, issues des ventes et des estimations sectorielles, restent approximatives car il n'existe actuellement aucun registre national officiel recensant l'ensemble de ces véhicules.

Les vélos classiques ne relèvent pas du champ d'application de la présente proposition de loi pour plusieurs raisons majeures:

1° D'abord, ils ne présentent pas le même degré de risque ou de nuisance que les engins motorisés: sans assistance électrique, leur vitesse est limitée par la seule force musculaire, ce qui réduit considérablement le potentiel de dangerosité ou d'incivilité sur la voie publique.

2° L'exclusion des vélos classiques se justifie également par la difficulté majeure qu'impliquerait l'immatriculation de plusieurs millions de vélos en circulation en Belgique.

3° Enfin, l'immatriculation des vélos classiques entraînerait des coûts administratifs disproportionnés et découragerait la pratique cycliste, sans réel gain pour la sécurité routière.

Pour toutes ces raisons, la présente proposition de loi se concentre sur les trottinettes électriques et les vélos à assistance électrique, dont l'identification est essentielle pour la sécurité routière et la responsabilisation des usagers.

Dit wetsvoorstel beoogt derhalve een inschrijvingsverplichting in te voeren voor alle elektrische steps en alle fietsen met elektrische hulpmotor die voor beroeps- of verhuurdoeleinden worden gebruikt, teneinde de verkeersveiligheid, de opspoorbaarheid en de responsabilisering van de weggebruikers te verbeteren en tegelijk de zachte mobiliteit toegankelijk te houden.

Dès lors, la présente proposition de loi vise à instaurer l'obligation d'immatriculer toutes les trottinettes électriques, ainsi que les VAE utilisés à des fins professionnelles ou locatives, afin de renforcer la sécurité routière, la traçabilité et la responsabilisation des usagers de la route, tout en préservant l'accessibilité à la mobilité douce.

Vincent Scourneau (MR)
Benoît Piedboeuf (MR)
Georges-Louis Bouchez (MR)
Florence Reuter (MR)
Denis Ducarme (MR)
Christophe Bombled (MR)
Anthony Dufrane (MR)

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK 1****Inleidende bepaling****Artikel 1**

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

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

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “elektrische step”: 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.

Het is uitdrukkelijk verboden een elektrische step met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u te gebruiken op de openbare weg.

2° “fiets met elektrische hulpmotor”: 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.

De modellen die deze grenswaarden overschrijden, worden gelijkgesteld met bromfietsen en zijn al aan de inschrijvingsverplichting onderworpen.

3° “gebruik voor beroeps- of verhuurdoeleinden”: het gebruik van een fiets met elektrische hulpmotor in het kader van een beroepsactiviteit (levering, werkverkeer, bedrijfsvloot enzovoort) of een verhuur- of deeldienst.

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE 1^{ER}****Disposition introductive****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE 2**Définitions****Art. 2**

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

1° “trottinette électrique”: 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.

Il est expressément interdit d'utiliser sur la voie publique toute trottinette électrique dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h.

2° “vélo à assistance électrique (VAE)”: 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 du véhicule atteint 25 km/h.

Les modèles dépassant ces limites sont assimilés à des cyclomoteurs et déjà soumis à l'immatriculation obligatoire.

3° “usage professionnel ou locatif”: 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.

HOOFDSTUK 3

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

Art. 3

Artikel 1, 6°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 augustus 2023, wordt aangevuld met een bepaling onder 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.”

HOOFDSTUK 4

Autonome bepalingen

Art. 4

Kentekenplaat

De in artikel 3 bedoelde elektrische steps en fietsen met elektrische hulpmotor dragen een specifieke kentekenplaat, waarvan het formaat, de kleur en de bevestigingswijze bij koninklijk besluit worden bepaald. De kentekenplaat wordt zichtbaar bevestigd aan de achterzijde van het voortbewegingstoestel.

Art. 5

Inschrijvingsprocedure en verzekering

De inschrijving van een elektrische step of fiets met elektrische hulpmotor waarvoor inschrijvingsplicht geldt, wordt elektronisch aangevraagd bij de Directie voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV), met overlegging van een bewijs van burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering. Een specifiek kentekenbewijs wordt uitgereikt aan de eigenaar of uitbater, die het te allen tijde bij moet hebben.

CHAPITRE 3

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

Art. 3

Dans l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 30 août 2023, le 6° est complété par le c) suivant:

“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.”

CHAPITRE 4

Dispositions autonomes

Art. 4

Plaque d'immatriculation

Les trottinettes électriques et les vélos à assistance électrique (VAE) visés à l'article 3 de la présente loi doivent porter une plaque d'immatriculation spécifique, dont le format, la couleur et le mode de fixation sont déterminés par arrêté royal. Cette plaque doit être fixée de manière visible à l'arrière de l'engin.

Art. 5

Procédure d'immatriculation et assurance

La demande d'immatriculation d'une trottinette électrique ou d'un vélo à assistance électrique (VAE) soumis à l'obligation d'immatriculation s'effectue par voie électronique auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), sur présentation d'une preuve d'assurance responsabilité civile. Un certificat d'immatriculation spécifique est délivré au propriétaire ou à l'exploitant qui doit le conserver en permanence.

Art. 6

Gegevensbescherming

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

Art. 7

Sancties

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

Art. 8

Inwerkingtreding

De Koning bepaalt, na overleg met de betrokken partijen, de nadere praktische regels voor de toepassing van deze wet, in het bijzonder met betrekking tot de inschrijvingsprocedure, het bewijs van de verplichte burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering, het formaat van de kentekenplaat, de eventuele vrijstellingen en de overgangsmaatregelen voor de reeds in omloop zijnde voortbewegingstoestellen.

18 juni 2025

Art. 6

Protection des données

Le 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.

Art. 7

Sanctions

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

Art. 8

Entrée en vigueur

Le Roi fixe, après consultation des parties prenantes, les modalités pratiques d'application de la présente loi, notamment les modalités relatives à la procédure d'immatriculation, à la preuve d'assurance responsabilité civile obligatoire, au format de la plaque, aux exemptions éventuelles et aux mesures transitoires visant les engins déjà en circulation.

18 juin 2025

Vincent Scourneau (MR)
Benoît Piedboeuf (MR)
Georges-Louis Bouchez (MR)
Florence Reuter (MR)
Denis Ducarme (MR)
Christophe Bombled (MR)
Anthony Dufrane (MR)