

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE1^{er} décembre 2021**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant l'arrêté royal du
1^{er} décembre 1975 portant règlement général
sur la police de la circulation routière et
de l'usage de la voie publique, en ce qui
concerne la réglementation des engins de
déplacement motorisés**

(déposée par M. Joris Vandenbroucke)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 december 2021

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit van
1 december 1975 houdende algemeen
reglement op de politie van het wegverkeer
en van het gebruik van de openbare weg,
wat de reglementering van gemotoriseerde
voortbewegingstoestellen betreft**

(ingediend door de heer Joris Vandenbroucke)

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à édicter quelques règles supplémentaires applicables aux engins de déplacement motorisés comme les trottinettes électriques afin de renforcer la sécurité routière et de réduire autant que possible le nombre d'accidents:

- *elle fixe à 16 ans l'âge minimum pour l'utilisation d'engins dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W;*
- *elle interdit d'utiliser les engins de déplacement motorisés sur les trottoirs;*
- *les engins de déplacement motorisés ne pourront être utilisés que par une seule personne.*

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt tot de invoering van enkele bijkomende regels voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, zoals elektrische steps, teneinde de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal ongevallen tot een minimum te beperken:

- *een minimumleeftijd van 16 jaar wordt ingevoerd voor toestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W;*
- *er wordt een verbod ingevoerd om gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op het voetpad te gebruiken;*
- *de toestellen mogen slechts door één persoon worden gebruikt.*

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Populaire, mais pas sans danger

La trottinette électrique fait désormais partie du décor urbain. C'est un moyen de transport très pratique pour les courtes distances et pour le "dernier kilomètre". Cependant, sa grande popularité s'accompagne également d'un nombre croissant d'accidents. Alors qu'en 2019, on n'avait encore enregistré qu'une cinquantaine d'accidents avec lésions corporelles, en 2020, on en comptait déjà plus de 400.

Trottinette électrique/ <i>Elektrische Step</i>	Décès dans les 30 jours suivant l'accident/ <i>Doden binnen 30 dagen na ongeval</i>	Blessés graves/ <i>Zwaargewonden</i>	Blessés légers/ <i>Lichtgewonden</i>	Accidents avec lésions corporelles/ <i>Letselongevallen</i>
2018	0	0	0	0
2019	1	2	42	50
2020	1	26	342	404

Source: VIAS

Il ressort d'une étude de VIAS menée en 2019 que dans les endroits où des trottinettes sont fréquemment utilisées, ce sont en moyenne deux à trois personnes qui se retrouvent chaque semaine aux urgences à la suite d'un accident.¹ Dans la plupart des cas, aucun tiers n'est impliqué et l'accident est causé par une chute. Il s'agit en effet d'engins dotés de petites roues qui sont très sensibles aux irrégularités de la chaussée et aux mouvements brusques. Ces accidents entraînent souvent des lésions à la tête ou des fractures de la mâchoire. Le chirurgien buccal et maxillo-facial Christophe De Foer a récemment indiqué dans les médias qu'au cours des deux dernières années, un nombre important d'utilisateurs de trottinettes électriques se sont retrouvés sur sa table d'opération avec de graves blessures au visage. Il a notamment déclaré: "D'un seul coup, ils se cassent les deux mâchoires, les deux articulations de la mâchoire et les dents. Tomber avec une trottinette électrique, c'est comme tomber avec les mains et les pieds liés."² (traduction)

¹ D. WRZESINSKA, Accidents E-scooter: aperçu Belgique, <https://www.vias.be/publications/E-scooter%20accidents/Accidents%20E-scooter.pdf>, 4.

² K. DE MEYER, Reportage. Chirurg en slachtoffers over de gevaren van de elektrische step: "Eén ritje zal wel geen kwaad kunnen, dacht ik", <https://www.hln.be/binnenland/reportage-chirurg-en-slachtoffers-over-de-gevaren-van-de-elektrische-step-een-ritje-zal-wel-geen-kwaad-kunnen-dacht-ik-a12c871d/>.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Populair, maar niet zonder gevaar

De e-step heeft zijn plaats veroverd in ons straatbeeld. Het is een bijzonder handig vervoermiddel voor korte afstanden en de *last mile*. De grote populariteit brengt echter ook een stijgend aantal ongevallen met zich mee. Waar er in 2019 nog slechts een vijftigtal geregistreerde letselongevallen gebeurden, was dit aantal in 2020 al boven de vierhonderd.

Bron: VIAS

Uit onderzoek van VIAS in 2019 blijkt dat op plekken waar e-steps vaak gebruikt worden gemiddeld twee tot drie personen per week op de spoedgevallendienst belanden als gevolg van een ongeval.¹ In de meeste ongevallen is geen derde partij betrokken en wordt het ongeval veroorzaakt door een val. Het gaat namelijk om voertuigen met kleine wielen die zeer gevoelig zijn voor oneffenheden van de weg en bruuske bewegingen. De ongevallen resulteren vaak in hoofdletsels of kaakbreuken. Zo getuigde mond-, kaak- en aangezichtschirurg Christophe De Foer recent in de media dat er de laatste twee jaar fors meer e-steppers op zijn operatietafel belanden met zware gelaatstrauma's. Hij zei verder: "In één klap breken ze beide kaken, beide kaakgewrichten én tanden. Vallen met een e-step is als vallen met vastgebonden handen en voeten."²

¹ D. WRZESINSKA, E-stepsongevallen: overzicht België, <https://www.vias.be/publications/E-scooter%20accidents/E-step%20ongevallen.pdf>, 4.

² K. DE MEYER, Reportage. Chirurg en slachtoffers over de gevaren van de elektrische step: "Eén ritje zal wel geen kwaad kunnen, dacht ik", <https://www.hln.be/binnenland/reportage-chirurg-en-slachtoffers-over-de-gevaren-van-de-elektrische-step-een-ritje-zal-wel-geen-kwaad-kunnen-dacht-ik-a12c871d/>.

Les accidents concernent toutes les tranches d'âge. Récemment, de très jeunes enfants ont également été impliqués dans des accidents graves. En 2020, 40 enfants de moins de 16 ans ont été impliqués dans un accident ayant entraîné des lésions corporelles alors qu'ils utilisaient une trottinette électrique. Le docteur Kurt Anseeuw, chef du service des urgences au ZNA (*Ziekenhuis Netwerk Antwerpen*) a notamment déclaré ce qui suit: "Au service des urgences du ZNA, nous voyons presque tous les jours arriver des patients qui ont été victimes d'un accident avec une trottinette électrique. Ces derniers temps, nous voyons même parfois arriver des enfants âgés de 10 à 12 ans. Ces enfants sont souvent incapables d'évaluer correctement la vitesse élevée à laquelle ils roulent. Cela entraîne souvent des blessures telles que des fractures, des luxations et des entorses. Malheureusement, nous constatons parfois aussi des blessures mortelles suite à de tels accidents. Il est clair que les trottinettes électriques ne sont pas des jouets. La prudence s'impose donc."³ (*traduction*)

Par ailleurs, le fait est que les trottinettes électriques croisent tous les autres usagers de la route, ce qui suscite des énervements et donne même lieu à des situations carrément dangereuses, en particulier sur les trottoirs. Dans plusieurs villes, le nombre de plaintes à ce sujet augmente rapidement et des mesures sont prises afin de remédier à ce problème.⁴

Absence de réglementation

Dans notre pays, l'utilisation de trottinettes électriques est encore peu réglementée. Au sens du Code de la route, les trottinettes électriques relèvent de la catégorie des engins de déplacement motorisés, soit tout véhicule à moteur à une roue ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 km/h. Cette catégorie regroupe notamment:

- 1° les chaises roulantes électriques;
- 2° les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite;
- 3° les trottinettes motorisées;
- 4° les appareils électriques autoéquilibrants à une ou deux roues (trottinettes électriques, monoroues, etc.)

³ J. POPPELMONDE, *Step-ongelukken: 'Verbied elektrische steps onder 16 jaar'*, https://www.standaard.be/cnt/dmf20211027_97669604.

⁴ Y. DE SPIEGELEIR, *Politie plant controle op correct gebruik e-steps*, <https://www.hln.be/lokers/politie-plant-controle-op-correct-gebruik-e-steps~ad0d3592/>.

De ongevallen doen zich voor in alle leeftijdscategorieën, maar recent waren er verschillende zware ongevallen bij erg jonge kinderen. In 2020 waren er 40 kinderen jonger dan 16 jaar betrokken in een letselongeval als bestuurder van een elektrische step. Dr. Kurt Anseeuw, hoofd van de spoedgevallendienst van Ziekenhuis Netwerk Antwerpen (ZNA), zei het volgende: "Op de spoeddienst van ZNA zien we bijna dagelijks patiënten na een ongeval met een elektrische step. De laatste tijd zitten daar ook af en toe kinderen van 10 à 12 jaar bij. Ze kunnen de hogere snelheid vaak niet goed inschatten. Dat leidt na ongevallen vaak tot letsels als breuken, ontwrichtingen en verstuikingen. Helaas zien we soms ook levensbedreigende letsels na een ongeval hiermee. Het is duidelijk dat elektrische steps geen speelgoed zijn. Voorzichtigheid is geboden."³

Voorts is typisch voor e-steps dat zij alle verkeersdeelnemers kruisen, wat in het bijzonder op voetpaden tot ergernissen en zelfs ronduit gevaarlijke situaties leidt. In diverse (centrum)steden neemt het aantal klachten daarover snel toe en worden acties opgezet om dit aan te pakken.⁴

Een gebrek aan regelgeving

In ons land bestaat er tot vandaag nog niet veel regelgeving rond elektrische steps. In de wegcode vallen elektrische steps onder de categorie van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. Dit wil zeggen: elk motorvoertuig met één of meer wielen dat door bouw en motorvermogen op een horizontale weg niet sneller kan rijden dan 25 km per uur. Daaronder vallen onder meer:

- 1° elektrische rolstoelen;
- 2° elektrische rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit;
- 3° gemotoriseerde autopeds;
- 4° zelfbalancerende een- of tweewielige elektrische toestellen (e-steps, monowheels...).

³ J. POPPELMONDE, *Step-ongelukken: 'Verbied elektrische steps onder 16 jaar'*, https://www.standaard.be/cnt/dmf20211027_97669604.

⁴ Y. DE SPIEGELEIR, *Politie plant controle op correct gebruik e-steps*, <https://www.hln.be/lokers/politie-plant-controle-op-correct-gebruik-e-steps~ad0d3592/>.

Les règles applicables aux engins de déplacement motorisés sont les suivantes:

— l'utilisation d'engins de déplacement motorisés (en ce compris de trottinettes électriques) n'est pas soumise à un âge minimum;

— leur vitesse maximale est limitée à 25 km/h;

— l'utilisateur d'un engin de déplacement qui roule à une vitesse qui ne dépasse pas l'allure du pas n'est pas assimilé à un conducteur. Les conducteurs de trottinettes électriques seront donc considérés comme des piétons et pourront dès lors circuler sur le trottoir s'ils ne dépassent pas l'allure du pas. Dans le cas contraire, ils seront considérés comme des conducteurs et devront suivre les règles applicables aux cyclistes;

— le port d'un casque n'est pas obligatoire;

— il est interdit de rouler sous l'influence d'alcool ou de drogues.

De la nécessité d'un certain nombre de règles minimales

Vu l'utilisation croissante des trottinettes électriques et le nombre croissant d'accidents corporels et de plaintes des autres usagers de la route (en particulier les piétons) qui en découle, nous pensons qu'il est nécessaire d'édicter des règles supplémentaires et claires pour intégrer pleinement la trottinette électrique dans le trafic, avec des garanties pour la sécurité routière.

Par analogie avec la réglementation relative aux vélos électriques, la présente proposition de loi instaure un âge minimum de 16 ans pour l'utilisation des engins de déplacement motorisés dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W. Il n'y a en effet pas d'âge minimum pour les vélos électriques équipés d'une simple assistance au pédalage, ne dépassant pas la vitesse de 25 km/heure et dont la puissance du moteur est inférieure ou égale à 250 W. En revanche, l'âge minimum requis pour utiliser des bicyclettes motorisées (équipées d'une assistance au pédalage, ne dépassant pas la vitesse de 25 km/heure et dont la puissance est de maximum 1000 W) et des speed pedelecs (équipés d'une assistance au pédalage, ne dépassant pas la vitesse de 45 km/heure et dont la puissance est de maximum 4000 W), est de 16 ans. Nous prévoyons une exception pour les chaises roulantes électriques et les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite. De telles restrictions d'âge pour l'utilisation des trottinettes électriques existent déjà dans plusieurs pays voisins (Allemagne, France, Italie, Danemark, Autriche, Portugal et Suisse).

De regels voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zijn de volgende:

— er staat geen minimumleeftijd op het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (waaronder e-steps);

— de maximale snelheid is beperkt tot 25 kilometer per uur;

— de gebruiker van een voortbewegingstoestel, dat niet sneller dan stapvoets rijdt, wordt niet gelijkgesteld met een bestuurder. De e-steprijder wordt dus als een voetganger beschouwd en indien hij niet sneller dan stapvoets rijdt, mag hij dan ook het voetpad gebruiken. Indien hij sneller dan stapvoets rijdt, wordt hij beschouwd als een bestuurder en moet hij de regels van fietsers volgen;

— het dragen van een helm is niet verplicht;

— rijden onder invloed van alcohol of drugs is verboden.

Nood aan een aantal minimumregels

Volgens ons is er, gezien het stijgend gebruik van e-steps en het daarmee gepaard gaande stijgend aantal letselongevallen en klachten van andere verkeersdeelnemers (in het bijzonder voetgangers), behoefte aan bijkomende en heldere regels om de e-step volwaardig te integreren in het verkeer, met waarborgen voor de verkeersveiligheid.

Naar analogie met de regelgeving voor elektrische fietsen, voert dit wetsvoorstel een minimumleeftijd van 16 jaar in voor het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W. Op elektrische fietsen met enkel trapondersteuning tot maximaal 25 km/uur en met een vermogen tot 250 W geldt namelijk geen minimumleeftijd. Voor het gebruik van gemotoriseerde fietsen (met trapondersteuning tot maximaal 25 km/uur en met een vermogen tot 1000 W) en speedpedelecs (met trapondersteuning tot maximaal 45 km/uur en met een vermogen tot 4000 W) geldt echter wel een minimumleeftijd van 16 jaar. Een uitzondering wordt in dit voorstel gemaakt voor elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit. Dergelijke leeftijdsbeperkingen voor het gebruik van e-steps bestaan al in vele van de ons omringende landen (Duitsland, Frankrijk, Italië, Denemarken, Oostenrijk, Portugal en Zwitserland).

Une deuxième modification interdit aux utilisateurs d'engins de déplacement motorisés d'utiliser le trottoir. Beaucoup d'utilisateurs de trottinettes électriques interrogés indiquent qu'ils ne roulent pas toujours au bon endroit sur la chaussée. Ils effectuent au moins une partie de leur trajet sur le trottoir, même si seulement la moitié d'entre eux pensent que le trottoir est un environnement adapté à la conduite d'une trottinette électrique. Cela entraîne des frustrations chez différents usagers de la route, à commencer chez les piétons. Dans la pratique, il est impossible de ne pas rouler à plus de 5 à 6 km/h sur une trottinette électrique. Ici aussi, une exception est faite pour les chaises roulantes électriques et les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite⁵.

Une troisième modification précise qu'il est interdit aux conducteurs d'engins de déplacement motorisés de transporter un passager. Ces engins sont prévus pour un seul utilisateur et créent un danger supplémentaire lorsqu'ils sont utilisés par deux personnes ou plus.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Aujourd'hui, tout utilisateur d'un engin de déplacement dont la vitesse est au plus celle du pas est assimilé à un piéton. Par conséquent, les utilisateurs de trottinettes électriques sont autorisés à circuler sur les trottoirs à condition qu'ils roulent au pas. Compte tenu de la nature de ces engins de déplacement motorisés, il est toutefois quasiment impossible de les maintenir à une vitesse suffisamment basse pour rouler au pas, ce qui est source de conflits avec les autres usagers des trottoirs. L'assimilation des utilisateurs d'engins de déplacement motorisés aux cyclistes permettra d'interdire totalement l'utilisation des trottinettes électriques sur les trottoirs, comme dans de nombreux autres pays européens. Une exception est prévue pour les chaises roulantes électriques et les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, qui relèvent également de la catégorie des "engins de déplacement motorisés". Si leur vitesse est au plus celle du pas, ils seront toujours assimilés aux piétons. Il sera en outre dorénavant interdit de transporter des passagers à l'aide d'engins de déplacement motorisés, ces derniers n'étant conçus que pour un seul utilisateur.

⁵ VIAS, Elektrische steps & verkeersveiligheid: briefing, https://www.vias.be/publications/Briefing-Esteps/Briefing_Elektrische_steps.pdf, 9.

Een tweede aanpassing verbiedt het aan gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen om gebruik te maken van het voetpad. Een groot aantal bevestigde e-stepgebruikers geeft aan dat ze niet altijd op de juiste plaats op de rijbaan rijden. Minstens een deel van de reis rijden ze op het voetpad, hoewel slechts de helft van hen vindt dat het voetpad een geschikte omgeving is om met een e-step te rijden. Dat leidt tot frustratie bij verschillende weggebruikers, niet het minst bij voetgangers. In de praktijk is het onmogelijk om met een elektrisch aangedreven toestel niet sneller te rijden dan 5 à 6 km/u. Ook hier wordt in een uitzondering voorzien voor elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit.⁵

Een derde aanpassing verduidelijkt dat het verboden is voor bestuurders van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen om een passagier mee te nemen. Deze toestellen zijn slechts geschikt voor één gebruiker en creëren een extra gevaar wanneer ze gebruikt worden door twee of meer personen.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Artikel 2

Tot nu toe wordt de gebruiker van een voortbewegingstoestel dat niet sneller dan stapvoets rijdt gelijkgesteld met een voetganger. Daardoor is het voor gebruikers van elektrische steps toegestaan om het voetpad te gebruiken, op voorwaarde dat ze zich stapvoets bewegen. De aard van dergelijke gemotoriseerde voortbewegingstoestellen maakt dat het amper mogelijk is om de snelheid laag genoeg te houden om zich stapvoets te bewegen, waardoor er conflicten ontstaan met andere gebruikers van het voetpad. Door het gelijkstellen van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met fietsers, wordt het gebruik van elektrische steps net als in vele andere Europese landen volledig verboden op het voetpad. Een uitzondering geldt voor elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit die ook onder de categorie van "gemotoriseerde voortbewegingstoestellen" vallen. Voor hen geldt nog steeds dat, wanneer ze niet sneller dan stapvoets rijden, zij worden gelijkgesteld met voetgangers. Daarnaast wordt het ook verboden om passagiers te vervoeren op gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. Deze toestellen zijn slechts geschikt voor één gebruiker.

⁵ VIAS, Elektrische steps & verkeersveiligheid: briefing, https://www.vias.be/publications/Briefing-Esteps/Briefing_Elektrische_steps.pdf, 9.

Art. 3

À l'heure actuelle, aucun âge minimum n'a été prévu pour l'utilisation des engins de déplacement motorisés ou non motorisés. La situation est différente pour les vélos électriques. À cet égard, trois catégories sont distinguées. Pour les bicyclettes équipées d'une assistance au pédalage (ne dépassant pas la vitesse de 25 km/heure et dont la puissance du moteur est inférieure ou égale à 250 W), aucun âge minimum n'est prévu. Les bicyclettes électriques dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W et dont la vitesse maximale d'assistance au pédalage ne dépasse pas 25 km/h relèvent de la catégorie des cycles motorisés, pour lesquels l'âge minimum a été fixé à 16 ans. Quant aux speed pedelecs, ils relèvent de la troisième catégorie, qui est celle des cyclomoteurs (assistance au pédalage ne dépassant pas la vitesse de 45 km/heure et d'une puissance maximale de 4 000 W), pour lesquels l'âge minimum a été fixé à 16 ans.

Nous entendons fixer un âge minimum pour l'utilisation des engins de déplacement motorisés comme les trottinettes électriques et les monoroues. Pour des raisons de logique, il est précisé dans la loi qu'il s'agit d'engins de déplacement dont la puissance motrice est supérieure à 250 W, comme c'est également le cas pour les vélos. Cet âge minimum ne s'appliquera ni aux chaises roulantes électriques ni aux scooters électriques pour personnes à mobilité réduite.

Art. 3

Tot vandaag bestaat er geen minimumleeftijd voor het gebruik van voortbewegingstoestellen, al dan niet gemotoriseerd. Bij elektrische fietsen ligt dat anders. Daar zijn drie categorieën te onderscheiden. Voor fietsen met trapondersteuning (tot maximaal 25 km/uur en met een vermogen tot 250 W) is er geen minimumleeftijd. Elektrische fietsen met een motorvermogen hoger dan 250 W en een maximale snelheid voor trapondersteuning tot 25 km/uur vallen onder gemotoriseerde rijwielen, waarvoor de minimumleeftijd op 16 jaar ligt. Een derde categorie zijn de speedpedelecs, die tot de bromfietsen behoren (trapondersteuning tot maximaal 45 km/uur en met een vermogen tot 4000 W) en waarop een minimumleeftijd van 16 jaar staat.

Het is de bedoeling van de indieners om een minimumleeftijd in te voeren voor het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, zoals elektrische steps en monowheels. Om hier enige logica in te brengen, wordt in de wet verduidelijkt dat het gaat om voortbewegingstoestellen met een motorvermogen hoger dan 250 W, zoals dat ook bij fietsen geldt. Deze minimumleeftijd geldt niet voor elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit.

Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 7bis 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, remplacé par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 7bis. Les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent sans excéder l'allure du pas sont assimilés aux piétons.

Les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés, à l'exception des fauteuils roulants électriques et des scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, sont assimilés aux cyclistes.

Il est interdit aux conducteurs d'engins de déplacement motorisés de transporter des passagers.

Les prescriptions que les autres usagers doivent respecter à l'égard des piétons et des cyclistes respectivement sont également applicables à l'égard des utilisateurs d'engins de déplacement.”

Art. 3

L'article 8.2 du même arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, est complété par un 7^o rédigé comme suit:

“7^o 16 ans pour les conducteurs d'engins de déplacement motorisés dont la puissance motrice dépasse 250 W, à l'exception des fauteuils roulants électriques et des scooters électriques pour personnes à mobilité réduite.”

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 7bis 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, vervangen bij het koninklijk besluit van 21 juli 2016, wordt vervangen als volgt:

“Art. 7bis. De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers.

De gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, met uitzondering van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit, worden gelijkgesteld met fietsers.

Het is de bestuurders van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen verboden om passagiers te vervoeren.

De voorschriften die de andere weggebruikers moeten naleven ten opzichte van respectievelijk voetgangers en fietsers, gelden eveneens voor gebruikers van voortbewegingstoestellen.”

Art. 3

Artikel 8.2 van hetzelfde koninklijk besluit, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2016, wordt aangevuld met een bepaling onder 7^o, luidende:

“7^o 16 jaar voor de bestuurders van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met meer dan 250 W motorvermogen, met uitzondering van elektrische rolstoelen en rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit.”

Art. 4

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 et 3.

29 octobre 2021

Art. 4

De Koning kan de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 en 3 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

29 oktober 2021

Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)