



BELGIUM WHEELERS ASBL

N° Entreprise : 0721.471.647

Rue de Ransbeek 162/1 - 1120 Neder-Over-Heembeek

KBC BANK: IBAN BE41 7350 5271 2010 - BIC: KREDBEBB

Site web : www.belgiumwheelers.be

Facebook : Facebook.com/belgiumwheelers/

Instagram : Instagram.com/belgiumwheelers.asbl.vzw

POSITION ET PROPOSITIONS EN MATIÈRE D'ENGINS DE DÉPLACEMENT MOTORISÉS (EDM)

1. Les principaux avantages des engins de déplacement motorisés:

- Ils permettent de **fluidifier le trafic et de diminuer les nuisances sonores et d'améliorer la qualité de l'air**, avec toutes les conséquences positives qui en découlent pour la population et la société en matière d'environnement et de santé notamment.
- Ils sont **peu encombrants et parfaitement combinables** avec d'autres modes de transport comme la voiture ou les transports en commun. Ils favorisent donc une **mobilité multimodale** et flexible, particulièrement appropriée dans les grandes villes et adaptable aux besoins de chaque utilisateur.
- Ils n'émettent **pas de gaz à effet de serre lors de leur utilisation**.
- Ils sont légers et **consommant moins** que les voitures électriques et beaucoup moins que les voitures à moteur à combustion thermique.
- Ils ne requièrent **pas le développement d'infrastructures particulières de recharge**, à l'inverse des voitures électriques.
- L'augmentation quotidienne du nombre d'utilisateurs témoigne qu'ils sont **une alternative particulièrement appréciée** par tous ceux pour qui la marche à pied ou le vélo (même à assistance électrique) ou les transports en commun, ne sont pas une alternative satisfaisante à la voiture et ce pour différentes raisons.

2. Les freins actuels à l'essor de ces engins

Dans l'état actuel de la législation, seuls les engins de déplacement motorisés, « *c'est-à-dire 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 25km/h* » sont visés par le Code de la route (art. 2.15.2. du Code de la route).

Ce cadre légal très sommaire crée un flou important auprès du citoyen et des pouvoirs publics quant aux engins autorisés et sous quelles conditions. **En tout état de cause, cette législation n'est pas adaptée aux spécificités techniques de ces engins, ni en accord avec la réalité de terrain.**

- La limitation de la puissance du moteur ou de la vitesse par construction peut dans certains cas être des facteurs de dangerosité, plus que de sécurité (cfr. gabarit/poids de l'utilisateur - puissance de l'engin).
- La limitation de la vitesse d'utilisation à 25 km/h dans les zones citadines qui imposent une vitesse maximale de circulation de 50km/h ou de 30km/h accroît également les risques d'accrochages et d'accidents.

- La majorité des modèles vendus dans le commerce, que ce soit en magasin spécialisé ou dans des grandes enseignes d'électroménagers, sont livrés bridés d'usine à 25km/h mais peuvent être débridés au moyen d'une application et atteindre des vitesses supérieures, créant ainsi de la confusion et des problèmes d'interprétation.

3. Les adaptations législatives nécessaires afin de promouvoir l'usage de ces engins

Nous plaidons pour la création de deux catégories d'engins de déplacement motorisés: une catégorie dont la vitesse est limitée à 30km/h et une catégorie dont la vitesse est limitée à 50 km/h (sous conditions).

A. L'adaptation de la catégorie actuellement visée par l'article 2.15.2 du Code de la route, moyennant une modification de la vitesse autorisée : 30km/h au lieu de 25 km/h par construction.

Cette modification est motivée par deux éléments principaux:

- Permettre aux utilisateurs de ces engins de suivre le trafic urbain et de ne pas le ralentir, et réduire en conséquence les risques d'accrochages.
- Permettre à plus de modèles d'engins actuellement disponibles sur le marché d'être autorisés et ainsi favoriser l'accès à ces engins.

En outre, comme c'est actuellement le cas:

- Le port du casque ne doit pas être obligatoire pour ces engins, mais néanmoins fortement recommandé.
- Une assurance spécifique en responsabilité civile ne doit pas être imposée.

B. La création d'une seconde catégorie d'engins de déplacement motorisés, sous un nouvel article 2.15.2.bis du Code de la route, autorisant expressément sur la voie publique le véhicule à moteur à une roue ou plus dont la vitesse autorisée est de 50 km/h. Étant entendu que les utilisateurs de ces engins de déplacements motorisés personnels doivent remplir les conditions suivantes:

- Être titulaire d'une attestation de réussite de l'examen théorique préalable à l'obtention du permis de conduire de type AM
- L'obligation de port d'un casque
- L'obligation d'assurer l'engin en responsabilité civile pour une conduite jusqu'à 50 km/h ;
- L'obligation d'identification de l'engin et de son propriétaire au moyen d'une immatriculation simplifiée sur présentation de la facture d'achat, du certificat de conformité européen délivré par le fabricant ou l'importateur et de la preuve de l'assurance de l'engin.

Cette nouvelle catégorie **permettra à un plus large public d'accéder utilement à ces engins**, avec suffisamment de puissance pour permettre un usage sur de plus longues distances et/ou à une plus large diversité de gabarits d'utilisateurs, ce qui n'est pas le cas des engins dont la puissance moteur est limitée ou la vitesse maximale par construction est limitée à 25 ou 30km/h.

Cette catégorie est en outre **en adéquation avec les limitations de vitesses** de circulation en milieu urbain où ces engins sont principalement utilisés, entre 30km/h et 50km/h selon les axes.

De plus amples informations sur notre association, nos convictions et nos actions sont disponibles sur notre site internet : www.belgiumwheelers.club.

Bruxelles, Octobre 2021



BELGIUM WHEELERS VZW

KBO nr. : 0721.471.647

Ransbeekstraat 162/1 - 1120 Neder-Over-Heembeek

KBC BANK: IBAN BE41 7350 5271 2010 - BIC: KREDBEBB

Website : www.belgiumwheelers.be

Facebook : Facebook.com/belgiumwheelers/

Instagram : Instagram.com/belgiumwheelers.asbl.vzw

STANDPUNT EN VOORSTELLEN BETREFFENDE GEMOTORISEERDE VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN

1. De voornaamste voordelen van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen:

- Zij maken een **vlottere doorstroming van het verkeer mogelijk, verminderen de geluidshinder en verbeteren de luchtkwaliteit**, met alle positieve gevolgen vandien, voor de bevolking en de samenleving, op gebied van milieu en gezondheid.
- Ze zijn **ruimtebesparend en kunnen perfect worden gecombineerd** met andere vervoermiddelen zoals de auto of het openbaar vervoer. Zij bevorderen dus **multimodale** en flexibele mobiliteit, die bijzonder geschikt is in grote steden, en kunnen aan de behoeften van elke gebruiker worden aangepast.
- Zij stoten tijdens het gebruik **geen broeikasgassen** uit.
- Ze zijn licht en **verbruiken minder energie** dan elektrische auto's en veel minder dan auto's met verbrandingsmotoren.
- In tegenstelling tot elektrische auto's, hoeven ervoor **geen speciale oplaadinfrastructuren** te worden ontwikkeld.
- Uit de dagelijkse toename van het aantal gebruikers, blijkt dat zij een **bijzonder populair alternatief** zijn voor al diegenen voor wie stappen of fietsen (zelfs met elektrische ondersteuning) of openbaar vervoer, om uiteenlopende redenen geen bevredigend alternatief is voor de auto.

2. Huidige belemmeringen voor de ontwikkeling van deze voortbewegingstoestellen:

Onder de huidige wetgeving vallen alleen gemotoriseerde vervoermiddelen, *«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»* onder de wegcode (art. 2.15.2. van de wegcode).

Dit zeer summier rechtskader leidt tot grote onzekerheid bij burgers en overheidsinstanties over de vraag welke toestellen zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. **In ieder geval is deze wetgeving niet aangepast aan de technische specificiteit van deze toestellen, noch strookt zij met de realiteit ter plaatse.**

- De beperking van het motorvermogen of de snelheid door constructie kan in sommige gevallen eerder een factor van gevaar dan van veiligheid zijn (zie grootte/gewicht van de gebruiker - vermogen van de machine).
- Door de snelheid te beperken tot 25 km/h in stedelijke gebieden waar een maximumsnelheid van 50 km/h of 30 km/h geldt, neemt ook het risico op botsingen en ongevallen toe.

- De meeste in de handel verkrijgbare modellen, zowel in gespecialiseerde zaken als in grote huishoudelijke apparatuur winkels, worden af fabriek geleverd met een snelheidsbeperking tot 25 km/h, maar kunnen door middel van een applicatie worden ontgrendeld en hogere snelheden bereiken, hetgeen verwarring en interpretatieproblemen schept.

3. De wetswijziging die nodig is om het gebruik van deze voortbewegingstoestellen te bevorderen

Wij pleiten voor de invoering van twee categorieën gemotoriseerde voortbewegingstoestellen: een categorie met een snelheidsbeperking van 30 km/u en een categorie met een snelheidsbeperking van 50 km/u (onder voorwaarden).

A. De aanpassing van de actuele categorie geïmplementeerd door artikel 2.15.2 van de wegcode, met een wijziging van de toegestane snelheid: 30 km/u in plaats van 25 km/u door constructie.

Er zijn twee hoofdredenen voor deze verandering:

- Om de gebruikers van deze toestellen in staat te stellen het stadsverkeer te volgen en niet af te remmen, zodat het risico van botsingen wordt beperkt.
- De toelating van meer modellen van toestellen die momenteel op de markt zijn mogelijk maken en aldus de toegang tot deze toestellen bevorderen.

Daarnaast, zoals nu het geval is:

- Helmen zijn voor deze machines niet verplicht, maar worden wel sterk aanbevolen.
- Een specifieke aansprakelijkheidsverzekering zou niet vereist mogen zijn.

B. De invoering van een tweede categorie van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, in het kader van een nieuw artikel 2.15.2 bis van de wegcode, waarbij het motorvoertuig op één of méér wielen met een toegestane snelheid van 50 km per uur, uitdrukkelijk wordt toegelaten op de openbare weg. Het spreekt vanzelf dat de gebruikers van deze gemotoriseerde persoonlijke vervoermiddelen, aan de **volgende voorwaarden** moeten voldoen:

- Houder zijn van een certificaat van een geslaagd theoretisch examen, voorafgaand aan het verkrijgen van een rijbewijs AM
- De verplichting om een helm te dragen
- De verplichting om het voertuig te verzekeren voor wettelijke aansprakelijkheid voor het rijden met snelheden tot 50 km/u;
- De verplichting om het voertuig en de eigenaar ervan te identificeren door middel van een vereenvoudigde registratie op vertoon van de aankoopfactuur, het door de fabrikant of de importeur afgegeven Europees certificaat van overeenstemming en het bewijs van verzekering van het voertuig.

Deze nieuwe categorie zal een **breder publiek in staat stellen deze toestellen te gebruiken**, met voldoende vermogen om langere afstanden af te leggen en/of een breder scala van gebruikers, hetgeen niet het geval is bij toestellen met een beperkt motorvermogen of een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 of 30 km/u.

Deze categorie is ook **in overeenstemming met de snelheidsbeperkingen in stedelijke gebieden** waar deze machines hoofdzakelijk worden gebruikt, tussen 30 en 50 km/h, afhankelijk van de weg.

Meer informatie over onze vereniging, onze overtuigingen en onze acties is beschikbaar op onze website: www.belgiumwheelers.club.

Brussel, Oktober 2021



BELGIUM WHEELERS NON PROFIT ORGANISATION

business number : 0721.471.647

Rue de Ransbeek 162/1 - 1120 Neder-Over-Heembeek

KBC BANK: IBAN BE41 7350 5271 2010 - BIC: KREDBEBB

Website : www.belgiumwheelers.be

Facebook : Facebook.com/belgium.wheelers/

Instagram : Instagram.com/belgiumwheelers.asbl.vzw

PROPOSALS ON LIGHT ELECTRIC VEHICLES (LEV)

1. The main benefits of motorised mobility vehicles

- They allow traffic to **flow more smoothly, reduce noise and improve air quality**, along with all the associated environmental and health benefits for people and society.
- They are **space-saving and can be perfectly combined** with other modes of transport such as the car or public transport. They therefore allow flexible mobility, which is particularly appropriate in large cities and adaptable to the needs of each user.
- They **do not emit greenhouse** gases during use.
- They are lightweight and **consume less** energy than electric cars and much less than cars with internal combustion engines.
- They do not **require the development of special charging infrastructures** unlike electric cars.
- The daily increase in the number of users shows that they are a **particularly popular alternative** for all those for whom walking, cycling (even electrically assisted) or public transport is not a satisfactory alternative to the car.

2. Current obstacles to the development of these vehicles

In the current legislation, only motorised moving vehicles, "*i.e. any motor vehicle with one or more wheels which cannot, by construction and by the power of its engine alone, exceed a speed of 25km/h on a level road*" are covered by the Highway Code (art. 2.15.2. of the Highway Code).

This very basic legal framework creates considerable uncertainty for citizens and public authorities as to which machines are authorised and under what conditions. **In any case, this legislation is not adapted to the technical features of these machines, nor is it in line with the reality on the ground.**

- The limitation of engine power or speed by construction may in some cases be a factor of danger, rather than safety (cf. size/weight of the user - power of the machine).
- Limiting the speed of use to 25 km/h in urban areas that impose a maximum traffic speed of 50 km/h or 30 km/h also increases the risk of collisions and accidents.
- The majority of models sold commercially, whether in specialised shops or in large household appliance stores, are delivered factory-limited to 25km/h but can be unlocked by means of an application and reach higher speeds, thus creating confusion and interpretation problems.

3. Legislative adaptations needed to promote the use of these vehicles

We need two categories of light electric vehicles : one category with a speed limit of 30km/h and one category with a speed limit of 50km/h (under conditions).

A. Adaptation of the category currently covered by Article 2.15.2 of the Highway Code, with a change in the authorised speed: 30 km/h instead of 25 km/h by construction.

There are two main reasons for this change:

- To allow the users of these machines to follow urban traffic and not to slow it down, thus reducing the risk of accidents.
- To allow more models of devices currently available on the market to be authorised and thus to promote access to these machines.

Furthermore, as is currently the case:

- Helmets should not be mandatory for these devices, but nevertheless strongly recommended.
- Specific liability insurance should not be required.

B. The creation of a second category of light electric vehicles, under a new Article 2.15.2.bis of the Highway Code, expressly authorising on the public highway the light electric vehicles with one or more wheels whose authorised speed is 50 km/h. It is understood that the users of these personal motorised transport devices must fulfil the following conditions:

- Be the holder of a certificate of successful completion of the theoretical test prior to obtaining an AM driving licence
- The obligation to wear a helmet
- The obligation to insure the vehicle against civil liability for riding at speeds of up to 50 km/h;
- The obligation to identify the vehicle and its owner by means of a simplified registration on presentation of the purchase invoice, the European certificate of conformity issued by the manufacturer or importer and proof of insurance for the vehicle.

This new category will **allow for a wider public to have useful access to these devices**, with sufficient power to allow use over longer distances and/or for a wider range of user sizes, which is not the case for machines with limited engine power or a maximum speed of 25 or 30km/h.

This category is also **in line with the speed limits in urban areas** where these devices are mainly used, between 30km/h and 50km/h depending on the road.

More information about our association, our beliefs and our actions is available on our website : www.belgiumwheelers.club.

Brussels, October 2021