

13 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematische registratie van elektrische fietsen" (nr. 16361)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs gekocht vóór maart 2014" (nr. 16463)

13 **Questions jointes de**

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement problématique des vélos électriques" (n° 16361)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement des *speed pedelecs* achetés avant mars 2014" (n° 16463)

13.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, sinds 1 oktober 2016 geldt er een nieuwe reglementering voor elektrische fietsen die 45 kilometer per uur halen. Dergelijke fietsen worden gelijkgesteld met bromfietsen categorie B en moeten bijgevolg een nummerplaat dragen en ingeschreven worden bij de Dienst Inschrijving Voertuigen. Wij zien dat de verkoop van zulke fietsen exponentieel stijgt, wat goed is, omdat meer mensen zich per fiets verplaatsen, ook over langere afstanden.

Enkele problemen moeten echter nog worden opgelost. Vooral rijden er problemen omtrent de nodige attesten voor elektrische fietsen,

13.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Depuis le 1^{er} octobre 2016, les vélos électriques atteignant la vitesse de 45 kilomètres par heure sont assimilés à des cyclomoteurs de catégorie B et doivent par conséquent être dotés d'une plaque minéralogique et être immatriculés auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Certains

vooraleer de eigenaars ermee mogen rondrijden. De PVG/WVTA-attesten ontbreken bij sommige fietsen. De eigenaars van die fietsen worden voor de reglementering van het kastje naar de muur gestuurd. Nergens is er duidelijkheid, nergens krijgen zij een antwoord op de vraag hoe zij de registratie in orde kunnen brengen.

Mijnheer de minister, hoe verloopt de procedure voor een registratie of een poging tot registratie van een snelle elektrische fiets, zonder dat de betrokkene over een dergelijk attest beschikt?

Waar precies en om welke reden loopt die regularisatie spaak?

Beschikt u over cijfergegevens aangaande het aantal niet-registreerbare snelle fietsen, eventueel per gewest of per provincie?

Hoeveel nummerplaten werden er ondertussen al uitgereikt voor snelle elektrische fietsen?

Zult u het wettelijk kader herbekijken, aangezien wij nu al merken dat een en ander fout loopt?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen, zoals door collega Dumery verwoord.

Het gaat vooral over de inschrijving van de speedpedelecs gekocht vóór maart 2014. Dat blijkt moeilijk te zijn, aangezien die fietsen meestal niet over een Europees gelijkvormigheidsattest, een COC, beschikken, wat wel noodzakelijk is om die fietsen te kunnen inschrijven. Als de verkoper noch de invoerder, noch de fabrikant het COC-attest kan bezorgen, dan zit de eigenaar met een probleem, want dan kan hij zijn speedpedelec niet inschrijven en geen nummerplaat aanvragen.

Bij de diensten kan de vraag naar de juiste juridische situatie voor de betrokken persoon in dergelijke gevallen niet beantwoord worden. Duidelijkheid lijkt mij daarin wel op zijn plaats. De regularisatieperiode is ondertussen weliswaar verlengd tot eind dit jaar, maar dat biedt eigenlijk nog geen perspectief op oplossing voor die specifieke doelgroep.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van die weliswaar specifieke, maar voor de betrokken eigenaars toch belangrijke problematiek?

Wat is de oplossing voor de inschrijving van speedpedelecs, gekocht vóór maart 2014, zonder dat attest? Welke stappen moeten de betrokken eigenaars zetten om in orde te zijn met de wetgeving?

Hoe wordt gegarandeerd dat die fietsen voldoen aan alle relevante technische en bestuursrechtelijke bepalingen?

Vindt er daadwerkelijk overleg plaats tussen de FOD Mobiliteit en de regionale homologatie-instanties? Is er al een oplossing voorhanden? Welke maatregelen moeten er genomen worden? Wat is de timing? Zal er nog overleg volgen?

13.03 Minister **François Bellot**: Ik zou eerst een kleine nuancering willen aanbrenge

propriétaires de vélos ne disposent malheureusement pas des attestations requises pour l'enregistrement de leur vélo.

Comment procède-t-on à l'immatriculation dans de tels cas? À quel niveau se situe le problème? Le ministre dispose-t-il de chiffres concernant le nombre de vélos rapides impossibles à immatriculer? Combien de plaques minéralogiques ont-elles déjà été délivrées pour des vélos électriques rapides? Le ministre envisage-t-il d'adapter la loi?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le problème d'immatriculation concerne principalement les vélos électriques rapides achetés avant mars 2014 qui ne disposent généralement pas d'un certificat de conformité européen (COC), indispensable pour immatriculer ces vélos et demander une plaque minéralogique. Aucune clarification juridique ne peut être apportée.

Comment résoudre le problème? Comment garantir que tous les vélos concernés remplissent les différentes prescriptions techniques et administratives? Une concertation est-elle menée entre le SPF Mobilité et les instances d'homologation régionales? Comment et à quelle échéance ce problème sera-t-il résolu?

13.03 **François Bellot**, ministre: Les vélos électriques rapides

gelijkgesteld met de bromfietsklasse B, maar een aparte klasse vormen, met name speedpedelec, overeenkomstig artikel 2, punt 17 van de Wegcode.

De speedpedelecs, aangekocht vóór maart 2014, kunnen bij de DIV worden ingeschreven. Het is niet de aankoopdatum die een blokkerende rol speelt bij de inschrijving van een minderheid van speedpedelecs, maar wel het feit dat het Europese gelijkvormigheidattest, gelijkaardig aan het COC, ontbreekt, ofwel dat het voertuig nooit werd gehomologeerd. Dit is echter een van de voorwaarden tot inschrijving, zoals het geval is voor alle motorvoertuigen.

Voor een normale inschrijving van een snelle elektrische fiets is dus een homologatie van het voertuig verplicht. De homologatie van de snelle elektrische fiets wordt aangetoond door middel van een goedkeuringsdocument of een gelijkvormigheidattest.

Voor een speedpedelec zonder COC of waarvan het COC verloren is, volstaat het om dit document aan de verkoper of de constructeur te vragen. Tijdens de regularisatieperiode tot 11 december 2017 wordt eveneens een attest van vrijwillige buitenbezettingstelling van een gelijkvormigheidattest van bromfietsen en lichte vierwielers, aangeleverd door de politie, door de DIV aanvaard op voorwaarde dat het voertuig werd gehomologeerd.

De speedpedelec die nooit Europees werd gehomologeerd moet eerst nationaal worden gehomologeerd alvorens deze te kunnen inschrijven. Deze nationale homologatie kan worden aangeleverd door een van de drie Gewesten die hiervoor ingevolge de zesde staatshervorming voor de materie bevoegd is.

Het probleem is dat bepaalde snelle elektrische fietsen, die nochtans aan homologatie onderworpen zouden moeten zijn, niet gehomologeerd zijn maar toch verkocht werden. Ze vormen mogelijk een gevaar, omdat niet is aangetoond dat ze aan alle van toepassing zijnde technische voorschriften voldoen. U zult begrijpen dat het niet verantwoord is om deze fietsen in te schrijven.

Ik beschik niet over cijfergegevens inzake het aantal niet-geregistreerde snelle elektrische fietsen. In de tabel die ik u zal overhandigen, vindt u het aantal inschrijvingen per provincie en per gewest voor speedpedelecs.

De huidige reglementering voor de inschrijvingen moet mijns inziens niet gewijzigd worden. Het is immers van belang dat deze snelle elektrische fietsen aan de voorgeschreven technische eisen voldoen, met andere woorden gehomologeerd zijn vooraleer ze kunnen worden ingeschreven.

Ik begrijp wel de frustratie van de burger die zijn snelle elektrische fiets wenst in te schrijven maar daarbij op een probleem stoot, een probleem dat zich eerder situeert bij de homologatie dan wel bij de inschrijving van zijn voertuig. Er zijn al contacten gelegd met de regio's met het oog op het wijzigen van de reeds bestaande reglementering inzake het algemeen reglement op de technische eisen waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. De wijziging van deze reglementering dient in de

n'appartiennent pas aux cyclomoteurs de classe B, mais constituent une catégorie distincte, à savoir les *speed pedelecs*. Les *speed pedelecs* achetés avant le mois de mars 2014 peuvent eux aussi être enregistrés auprès de la DIV, pour autant qu'un certificat européen de conformité similaire au COC soit fourni. En l'absence d'un tel certificat, il suffit de le demander au vendeur ou au constructeur.

Jusqu'au 11 décembre 2017, l'attestation de remise volontaire d'un certificat de conformité des cyclomoteurs et des quadricycles légers délivrée par la police est également acceptée, à condition que le véhicule soit homologué. Les *speed pedelecs* n'ayant jamais été homologués en Europe doivent d'abord être soumis à une procédure d'homologation nationale par la Région avant de pouvoir être enregistrés auprès de la DIV.

Cependant, certains vélos électriques rapides qui requièrent une homologation ne sont pas homologués. Ils sont vendus malgré tout, même s'ils ne satisfont peut-être pas à toutes les prescriptions techniques requises. J'ignore le nombre de vélos électriques rapides non enregistrés. En revanche, je puis fournir un tableau reprenant le nombre d'inscriptions de *speed pedelecs* par province et par Région. À mon sens, la réglementation actuelle pour ces inscriptions ne nécessite pas de modification. Des contacts ont déjà été établis avec les Régions pour la modification de la réglementation actuelle relative aux exigences techniques auxquelles sont soumis les cyclomoteurs, les motocycles et leurs remorques. Cette modification doit intervenir courant 2017.

loop van dit jaar te gebeuren.

13.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor het toelichten van deze procedure.

Ik denk dat het voor iedereen nuttig is om te weten wat er in normale omstandigheden dient te gebeuren. U zegt dat een minderheid van burgers gefrustreerd is omdat zij een fiets bezit die misschien niet gehomologeerd kan worden. Dat is terecht: er zijn redenen waarom er gehomologeerd moet worden en waarom er een Europees gelijkvormigheidsattest is.

Ik ben benieuwd om te zien om welk minimaal aantal het gaat. Als er toch veel zijn, dan zullen we toch eens moeten nadenken over een oplossing. Uiteindelijk werd die fiets wel verkocht hier bij ons op een gegeven ogenblik. Uw duidelijkheid zal alvast heel wat mensen op weg helpen.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me graag aan bij deze woorden, die enige duidelijk scheppen over de procedure.

Ik denk dat we met een probleem zitten van *early adopters*, mensen die er snel bij zijn om een nieuwe techniek te gaan gebruiken alvorens er een nieuwe regelgeving bestaat. De fietsen zijn intussen ook technisch geëvolueerd. De regelgeving slaat meer op de nieuwe technieken en de nieuwe manieren van aandrijving. Daardoor bevinden de *early adopters* zich momenteel in een grijze zone.

Volgens mij is het goed om samen met de homologatiediensten van de regio's te kijken naar een oplossing voor de mensen die er vroeg bij waren, zwaar geïnvesteerd hebben en gehoopt hadden om er een aantal jaren mee te kunnen rondrijden, zonder daarom illegaal rond te rijden.

Ik reken erop dat we een oplossing kunnen vinden.

13.06 Minister François Bellot: Er is ook een probleem van verzekering voor elektrische fietsen zonder homologatie. We moeten aan de verzekeringsmaatschappijen vragen wat er gebeurt in geval van een ongeval. Zonder inschrijving of homologatie is dit een onduidelijk gegeven voor de bestuurders van een dergelijke fiets.

13.04 Daphné Dumery (N-VA): La frustration ressentie par les détenteurs d'une bicyclette susceptible de ne pas être homologuée est justifiée. Je suis curieuse de connaître le nombre minimum de personnes dans cette situation. Si elles sont nombreuses, nous serons contraints de trouver une solution.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): La réglementation vise plutôt les nouvelles techniques et les nouveaux modes de propulsion. C'est pourquoi les "premiers utilisateurs" évoluent aujourd'hui dans une zone grise. Nous devrions rechercher pour eux une solution avec les services régionaux d'homologation.

13.06 François Bellot, ministre: Nous devons également demander aux compagnies d'assurances ce qui se passe en cas d'accident lorsque le *speed pedelecs* n'est ni immatriculé ni homologué.