

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 avril 2007

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à la promotion de la mobilité et
de la sécurité routière en ce qui concerne
les deux roues motorisés

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative au permis de conduire

PROPOSITION DE LOI

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

PROPOSITION DE LOI

relative à la plaque d'immatriculation
pour cyclomoteurs

PROPOSITION DE RÉOLUTION
relative à l'immatriculation des véhicules

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Dylan CASAER**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 april 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de bevordering van de mobiliteit
en de verkeersveiligheid, wat de
tweewielige motorvoertuigen betreft

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het rijbewijs

WETSVOORSTEL

tot wijziging van het koninklijk besluit
van 20 juli 2001 betreffende
de inschrijving van voertuigen

WETSVOORSTEL

betreffende kentekenplaten
voor bromfietsen

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
betreffende de inschrijving van voertuigen

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot wijziging van het koninklijk besluit
van 20 juli 2001 betreffende de
inschrijving van voertuigen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITEGBRACHT DOOR
DE HEER **Dylan CASAER**

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:**

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
PS Camille Dieu, Karine Lalieux, Annick Saudoyer
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue

sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Yvette Mues
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
cdH David Lavaux

C. — Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Marie Nagy

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen
Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant, Hervé Hasquin
Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer
Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche
Joseph Arens, Melchior Wathelet

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN : Plenum
COM : Commissievergadering
MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

I. Procédure	4
II. Exposé introductif par les auteurs des propositions de loi et de résolution	5
III. Discussion générale	7
IV. Votes	10
Annexes	12

Documents précédents :

Doc 51 **1937/ (2004/2005) :**

001 : Proposition de résolution de MM. Chastel, Bellot, Mme De Bue, MM. Michel, Bacquelaine et Mme Galant.

Voir aussi :

003 : Texte adopté par la commission.

Doc 51 **0963/ (2003/2004) :**

001 : Proposition de loi de Mmes Saudoyer, Dieu et Declercq.

Doc 51 **1200/ (2003/2004) :**

001 : Proposition de résolution de Mme Saudoyeret M. Van Grootenbrulle

Doc 51 **1982/ (2004/2005) :**

001 : Proposition de loi de Mme Van Themsche, MM. Mortelmans et Van den Eynde et Mme Colen.

Doc 51 **2389/ (2005/2006) :**

001 : Proposition de résolution de M. Chevalier.

Doc 51 **2573/ (2005/2006) :**

001 : Proposition de loi de MM. Van den Bergh et Deseyn.

INHOUD

I. Procedure	4
II. Inleidende uiteenzetting van de indieners van de voorstellen van wet en resolutie	5
III. Algemene bespreking	7
IV. Stemming	10
Bijlagen	12

Voorgaande documenten :

Doc 51 **1937/ (2004/2005) :**

001 : Voorstel van resolutie van de heren Chastel, Bellot, mevrouw De Bue, de heren Michel, Bacquelaine en mevrouw Galant.

Zie ook :

003 : Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 51 **0963/ (2003/2004) :**

001 : Wetsvoorstel van de dames Saudoyer, Dieu en Declercq.

Doc 51 **1200/ (2003/2004) :**

001 : Voorstel van resolutie van mevrouw Saudoyer en de heer Van Grootenbrulle

Doc 51 **1982/ (2004/2005) :**

001 : Wetsvoorstel van mevrouw Van Themsche, de heren Mortelmans en Van den Eynde en mevrouw Colen.

Doc 51 **2389/ (2005/2006) :**

001 : Voorstel van resolutie van de heer Chevalier.

Doc 51 **2573/ (2005/2006) :**

001 : Wetsvoorstel van de heren Van den Bergh en Deseyn.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de loi et de résolution au cours de ses réunions des 20 avril 2005, 22 mars 2006, 17 et 31 janvier, 14 février, 28 mars et 11 avril 2007.

I. — PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 31 janvier 2007, la commission décide, à l'unanimité, d'ajouter à la discussion la proposition de loi suivante:

– Proposition de loi (Jef Van den Bergh, Roel Deseyn) modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, n° 2573/1.

Au cours de la réunion du 14 février 2007, le représentant du ministre de la Mobilité, M. Simon Bekaert, présente un tableau de la catégorisation belge et européenne (cf. Directive 2006/126 du 20 décembre 2006). (voir annexe 1)

Mme Annick Saudoyer considère que sa proposition de résolution n° 963 est devenue sans objet à la suite de la publication de l'arrêté royal du 28 décembre 2006 (*Moniteur belge* du 10 janvier 2007). Par conséquent, elle retire la proposition n° 963.

La commission décide, à l'unanimité, d'utiliser la proposition n° 1937 comme texte de base pour la poursuite de la discussion.

M. François Bellot retire les points 1 à 3 du dispositif, ceux-ci étant devenus sans objet.

En ce qui concerne le point 4 du dispositif – l'immatriculation des cyclomoteurs – la commission décide de demander un avis écrit – dans un délai de 30 jours – aux instances suivantes: le Motor Action Group (MAG), le secrétaire d'État à la Simplification administrative adjoint au premier ministre, le ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et enfin les services de police.

Au cours de sa réunion du 18 mars 2007, la commission décide de joindre au projet susvisé les propositions de loi et de résolution suivantes:

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze voorstellen van wet en resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 20 april 2005, 22 maart 2006, 17 en 31 januari, 14 februari, 28 maart en 11 april 2007.

I. — PROCEDURE

Tijdens haar vergadering van 31 januari 2007 beslist de commissie eenparig volgend wetsvoorstel bij de bespreking te voegen:

- Wetsvoorstel (Jef Van den Bergh, Roel Deseyn) tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, nr. 2573/1.

Tijdens haar vergadering van 14 februari 2007 legde de vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit, de heer Simon Bekaert, legt een tabel voor van de Belgische en Europese categorisering (cfr. Richtlijn 2006/126 van 20 december 2006). (zie bijlage 1)

Mevrouw Annick Saudoyer is van oordeel dat haar voorstel van resolutie nr. 963 zonder voorwerp is geworden door het koninklijk besluit van 28 december 2006 (Belgisch Staatsblad van 10 januari 2007). Ze trekt derhalve voorstel nr. 963 in.

De commissie beslist eenparig voorstel nr. 1937 als basistekst voor de verdere bespreking te nemen.

De heer François Bellot trekt punten 1 tot 3 van het beschikkend gedeelte in omdat ze zonder voorwerp zijn geworden.

Aangaande punt 4 van het beschikkend gedeelte – de inschrijving van bromfietsen – beslist de commissie met 8 stemmen en 4 onthoudingen de volgende instanties schriftelijk om advies – binnen 30 dagen – te vragen: de *Motor Action Group* (MAG), de staatssecretaris voor Administratieve Vereenvouding toegevoegd aan de eerste minister, de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en ten slotte van de Politiediensten.

Tijdens haar vergadering van 18 maart 2007 beslist de commissie volgende voorstellen van wet en van resolutie toe te voegen:

– Proposition de loi (Frieda Van Themsche, Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde, Alexandra Colen) relative à la plaque d'immatriculation pour cyclomoteurs, n° 1982/1.

– Proposition de loi (Miguel Chevalier) relative à l'immatriculation des véhicules, n° 2389/1.

– Proposition de résolution (Annick Saudoyer, Bruno Van Grootenbrulle) visant à modifier l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, n° 1200/1.

Au cours de sa réunion du 11 avril 2007, la commission fait le point sur les avis demandés au sujet du point 4 du dispositif de la proposition de résolution n° 1937 (le principe de l'immatriculation des cyclomoteurs de classe B):

– avis du Motor Action Group du 16 février 2007, traduit en français; positif;

– avis du ministre de l'Intérieur du 19 mars 2007; traduction (par le gouvernement) pas encore disponible; positif;

– avis du secrétaire d'État à la Simplification administrative du 21 mars 2007; traduction (par le gouvernement) pas encore disponible; négatif.

L'avis du ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique (pour le secteur de l'assurance), manque encore. Le ministre de la Mobilité s'est prononcé, en séance, contre l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs de classe B.

Les rapports disponibles sont publiés en annexe du présent rapport. (cf. annexes 2 à 4)

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF PAR LES AUTEURS DES PROPOSITIONS DE LOI ET DE RÉOLUTION

A. Exposé introductif de l'auteur principale de la proposition de résolution relative au permis de conduire (DOC 51 0963/001)

Mme Annick Saudoyer (PS) indique que la proposition vise à permettre aux possesseurs du permis B de conduire un deux roues motorisé de maximum 125 cm³.

– Wetsvoorstel (Frieda Van Themsche, Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde, Alexandra Colen) betreffende kentekenplaten voor bromfietsen, nr. 1982/1.

– Voorstel van resolutie (Miguel Chevalier) betreffende de inschrijving van voertuigen, nr. 2389/1.

– Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer, Bruno Van Grootenbrulle) tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, nr. 1200/1.

Tijdens haar vergadering van 11 april 2007 maakt de commissie de stand van zaken op inzake de gevraagde adviezen omtrent punt 4 van het beschikkend gedeelte van voorstel van resolutie nr. 1937 (het principe van de inschrijving van bromfietzers van klasse B):

– advies van de *Motor Action Group* van 16 februari 2007, vertaald in het Frans; positief;

– advies van de minister van Binnenlandse Zaken van 19 maart 2007; vertaling (vanwege de regering) nog niet beschikbaar; positief;

– advies van de staatssecretaris voor Administratieve Vereenvoudiging van 21 maart 2007; vertaling (vanwege de regering) nog niet beschikbaar; negatief.

Het advies van de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid (voor de verzekeringssector) ontbreekt nog. De minister van Mobiliteit heeft zich ter zitting uitgesproken tegen de verplichte inschrijving van bromfietsen van klasse B.

De beschikbare adviezen worden als bijlage aan dit rapport gepubliceerd. (cfr. bijlagen 2 tot 4)

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE INDIENERS VAN DE VOORSTELLEN VAN WET EN RESOLUTIE

A. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindienster van het voorstel van resolutie betreffende het rijbewijs (DOC 51 0963/001)

Mevrouw Annick Saudoyer (PS) geeft aan dat het voorstel ertoe strekt houders van een rijbewijs B in staat te stellen een gemotoriseerde tweewieler met een cilinderinhoud van maximum 125 cc te besturen.

B. Exposé introductif d'un des auteurs de la proposition de résolution relative à la promotion de la mobilité et de la sécurité routière en ce qui concerne les deux roues motorisés (DOC 51 1937/001)

M. François Bellot (MR) énumère les quatre lignes de force de la proposition de résolution:

- dans un souci d'uniformisation, l'arrêté royal relatif au permis de conduire est adapté au classement des véhicules tel qu'il figure dans la réglementation européenne, ce qui a déjà eu lieu dans la grande majorité des États membres;

- la conduite d'un cyclomoteur est autorisée à partir de 16 ans, moyennant la réussite d'une épreuve de contrôle des connaissances théoriques. Cette mesure s'inspire du constat qu'un grand nombre de jeunes cyclomotoristes ne connaissent pas les règles de circulation ou n'en ont qu'une connaissance insuffisante;

- les personnes qui sont titulaires depuis au moins deux ans d'un permis de conduire B peuvent conduire des motocycles de moins de 125 cc et de moins de 11 kW;

- étant donné que beaucoup de jeunes cyclomotoristes circulent sans être assurés, ce qui peut avoir des conséquences dramatiques pour leurs parents en cas d'accident, la proposition de résolution prévoit l'instauration, en concertation avec le secteur des assurances, d'une obligation d'immatriculation des cyclomoteurs, afin de faciliter le contrôle du respect des obligations d'assurance. Cette mesure facilitera également l'identification des conducteurs par les services de police.

C. Exposé introductif de l'un des auteurs de la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules (DOC 51 2573/001)

M. Roel Deseyn (CD&V) indique que sa proposition de loi vise à instaurer l'obligation d'immatriculation et la plaque minéralogique pour les cyclomoteurs. La suppression de cette obligation était une erreur. Son rétablissement augmentera la sécurité routière, permettra de mieux contrôler le respect de l'obligation d'assurance et fera baisser la petite criminalité (sacs à main arrachés par une personne circulant en mobylette, par exemple).

B. Inleidende uiteenzetting van een van de indieners van het voorstel van resolutie betreffende de bevordering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, wat de tweewielige motorvoertuigen betreft (DOC 51 1937/001)

De heer François Bellot (MR) somt de vier krachtlijnen van het voorstel van resolutie op:

- Ter bevordering van de eenvormigheid wordt het K.B. betreffende het rijbewijs aangepast aan de categorisering van de voertuigen in de Europese regelgeving, wat in een ruime meerderheid van de EU-lidstaten reeds gebeurd is;

- De leeftijd vanaf dewelke een persoon een bromfiets mag besturen, wordt vastgesteld op 16 jaar, op voorwaarde dat de betrokkene slaagt voor een theoretische kennisproef. Deze maatregel werd geïnspireerd door de vaststelling dat jonge bromfietzers vaak de verkeersregels niet of onvoldoende kennen;

- Personen die sinds ten minste twee jaar een rijbewijs B hebben, krijgen het recht om motorfietsen van minder dan 125 cc en minder dan 11 kW te besturen;

- Omdat vele jonge bromfietzers onverzekerd rondrijden, wat bij een ongeval voor hun ouders dramatische gevolgen kan hebben, wordt in overleg met de verzekeringssector werk gemaakt van de verplichte inschrijving van bromfietsen, zodat gemakkelijker controle kan worden uitgeoefend op de naleving van de verzekeringsverplichtingen. Ook zullen de politiediensten op die manier bestuurders gemakkelijker kunnen identificeren.

C. Inleidende uiteenzetting van een van de indieners van het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen (DOC 51 2573/001)

De heer Roel Deseyn (CD&V) stelt dat zijn wetsvoorstel ertoe strekt de inschrijvingsplicht en de nummerplaat voor bromfietsen in te voeren. De afschaffing van deze verplichting was een vergissing; de herinvoering zal de verkeersveiligheid verhogen, de naleving van de verzekeringsplicht beter controleerbaar maken en de kleine criminaliteit (bijvoorbeeld handtassen die van een voorbijrijdende brommer worden afgerukt) doen dalen.

D. Exposé introductif de l'un des auteurs de la proposition de loi relative à la plaque d'immatriculation pour cyclomoteurs (DOC 51 1982/001)

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) souscrit aux arguments de l'intervenant précédent.

E. Exposé introductif de l'un des auteurs de la proposition de résolution relative à l'immatriculation des véhicules (DOC 51 2389/001).

M. Miguel Chevalier (VLD) n'a rien à ajouter aux arguments développés par les autres intervenants à ce sujet.

F. Exposé introductif de l'un des auteurs de la proposition de résolution visant à modifier l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules (DOC 51 1200/001).

Mme Annick Saudoyer (PS) a déjà exposé ses arguments à ce sujet.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) constate que ces deux propositions de résolution portent (en partie) sur les cyclomoteurs de cylindrée relativement élevée. Il ne souhaite pas se prononcer sur la question de savoir s'il est souhaitable que les titulaires d'un permis B soient autorisés à conduire des cyclomoteurs relativement puissants sans devoir passer le moindre examen complémentaire et propose de soumettre cette question à l'avis de spécialistes de la circulation routière.

L'intervenante estime qu'il serait souhaitable que l'examen prévu par la proposition de loi n° 1937 pour les jeunes de seize ans qui souhaitent conduire un cyclomoteur porte à la fois sur leurs connaissances pratiques et sur leurs connaissances théoriques. Les auteurs souhaitent-ils organiser un examen tant pour les cyclomoteurs de classe A que pour les cyclomoteurs de classe B?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) comprend que les auteurs des propositions de résolution veuillent autoriser les automobilistes à conduire un cyclomoteur, mais il veut tout d'abord demander aux experts si un bon automobiliste est toujours nécessairement un bon cyclomotoriste.

L'intervenant souscrit aux trois autres objectifs formulés dans la proposition n° 1937.

D. Inleidende uiteenzetting van een van de indieners van het wetsvoorstel betreffende kentekenplaten voor bromfietsen (DOC 51 1982/001)

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) sluit zich aan bij de argumenten van de vorige spreker.

E. Inleidende uiteenzetting van een van de indieners van het voorstel van resolutie betreffende de inschrijving van voertuigen (DOC 51 2389/001)

De heer Miguel Chevalier (VLD) heeft niets toe te voegen aan wat andere sprekers omtrent deze problematiek hebben aangevoerd.

F. Inleidende uiteenzetting van een van de indieners van het voorstel van resolutie tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen (DOC 51 1200/001).

Mevrouw Annick Saudoyer (PS) heeft reeds haar argumentatie terzake uiteengezet.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) stelt vast dat de beide voorstellen van resolutie (gedeeltelijk) betrekking hebben op bromfietsen met een betrekkelijk grote cilinderinhoud. Hij wenst zich niet uit te spreken over de vraag of het aangewezen is dat houders van een rijbewijs B zonder verdere examens veilig met relatief krachtige bromfietsen kunnen rijden en stelt voor dat verkeersdeskundigen hierover om advies worden verzocht.

De spreker is van oordeel dat in de door wetsvoorstel nr. 1937 bedoelde proef voor 16-jarigen die een bromfiets willen besturen het best zowel de theoretische als de praktische kennis wordt getest. Wordt in de opvatting van de indieners zowel voor de bromfietsen van klasse A als voor die van klasse B een proef ingevoerd?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) heeft begrip voor het feit dat de indieners van de voorstellen van resolutie autobestuurders willen toelaten om met een bromfiets te rijden, maar wil wel eerst van deskundigen vernemen of een goede automobilist ook steeds een goede bromfietser is.

De drie andere in voorstel van resolutie nr. 1937 geformuleerde stellingen kunnen op de instemming van de spreker rekenen.

Mme Hilde Vautmans (VLD) considère que le cyclomoteur est un moyen de transport pratique pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, et qu'il faut par conséquent encourager l'utilisation. D'autre part, dès lors que les cyclomotoristes comptent dans leurs rangs davantage de victimes d'accidents de la route que la moyenne, il est nécessaire de prévoir un plan d'action global susceptible d'inverser cette tendance; les carrefours surtout font courir des risques importants aux cyclomotoristes.

Quelles vitesses les deux-roues visés dans les propositions à l'examen peuvent-ils atteindre? Les scooters relèvent-ils de cette définition?

L'intervenante comprend qu'instaurer une obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs puisse promouvoir la sécurité routière, mais elle craint également une augmentation importante des charges administratives, tout particulièrement parce que les cyclomoteurs sont souvent revendus (ce qui nécessitera chaque fois une nouvelle immatriculation).

S'il devait y avoir des doutes sur l'aptitude des automobilistes à conduire un cyclomoteur, il faudrait envisager, estime M. François Bellot (MR), d'introduire dans le cadre de l'examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire B, une épreuve pratique supplémentaire pour les personnes qui veulent également conduire un cyclomoteur.

L'intervenant souligne que la majorité des accidents graves sont provoqués par de jeunes cyclomotoristes sans aucune formation, qui accroissent souvent les performances de leur deux-roues afin d'atteindre des vitesses de 60 à 70 km à l'heure. L'obligation prévue dans sa proposition n'est pas disproportionnée. Les jeunes de 16 ans qui souhaitent circuler avec un véhicule motorisé sur la voie publique doivent seulement démontrer qu'ils connaissent les règles de circulation. Dès lors que la plupart des jeunes de 18 ans réussissent l'épreuve théorique associée au permis de conduire B, la mesure consistant à contrôler leur connaissance du code de la route à l'âge de 16 ans est acceptable. Afin de limiter le nombre d'examens à présenter, on peut choisir d'exempter les personnes qui ont déjà réussi l'épreuve théorique avant l'âge de 18 ans, de la partie correspondante de l'examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire B. Les cyclomoteurs de moins de 125 cc et 11 kW mentionnés dans sa proposition peuvent atteindre des vitesses allant jusqu'à 60 km à l'heure.

M. Roel Deseyn (CD&V) demande quelles seront les conséquences, pour le trafic transfrontalier, de l'attribution du droit de conduire un cyclomoteur aux détenteurs du permis B. Les détenteurs d'un permis B

Mevrouw Hilde Vautmans (VLD) beschouwt bromfietsen als praktische vervoermiddelen voor het woon-werkverkeer, waarvan het gebruik derhalve dient te worden aangemoedigd. Omdat bromfietzers anderzijds meer dan gemiddeld het slachtoffer worden van verkeersongevallen, is een omvattend actieplan nodig, dat die trend kan ombuigen; vooral op kruispunten blijken tweewielers belangrijke risico's te lopen.

Welke snelheden kunnen worden bereikt door de in de voorstellen bedoelde tweewielers? Vallen scooters onder de omschrijving?

De spreker begrijpt dat de invoering van een inschrijvingsplicht voor bromfietsen de verkeersveiligheid kan bevorderen, maar vreest ook voor een belangrijke toename van de administratieve lasten, in het bijzonder omdat bromfietsen vaak worden doorverkocht (waardoor telkens een nieuwe inschrijving noodzakelijk is).

Indien twijfels zouden rijzen over de bekwaamheid van automobilisten om met een bromfiets te rijden, verdient het volgens de heer François Bellot (MR) overweging om binnen het kader van het examen voor het behalen van een rijbewijs B een bijkomende praktische proef in te voeren voor personen die ook met een bromfiets willen rijden.

De spreker wijst op het feit dat de meeste ernstige ongevallen worden veroorzaakt door jonge bromfietzers zonder enige opleiding, die het prestatievermogen van hun tweewieler bovendien vaak blijken te verhogen om er snelheden tot 60 of 70 km per uur mee te kunnen halen. De in zijn voorstel omschreven verplichting is niet onevenredig zwaar: 16-jarigen die zich met een gemotoriseerd voertuig op de openbare weg willen begeven, moeten enkel aantonen dat ze de verkeersregels kennen. In het licht van het feit dat de meeste jongeren op 18-jarige leeftijd slagen voor de theoretische proef die aan het rijbewijs B is gekoppeld, is de toetsing van hun kennis van de wegcode op 16-jarige leeftijd een aanvaardbare maatregel. Om het aantal af te leggen examens te beperken, kan ervoor worden geopteerd om personen die vóór de leeftijd van 18 jaar reeds voor de theoretische kennisproef zijn geslaagd vrij te stellen van het overeenstemmende onderdeel van het examen voor het behalen van een rijbewijs B.

De in zijn voorstel vermelde motorfietsen van minder dan 125 cc en 11 kW kunnen snelheden tot 60 km per uur bereiken.

De heer Roel Deseyn (CD&V) vraagt wat de gevolgen van de verlening aan houders van een rijbewijs B van het recht om een bromfiets te besturen voor het grensoverschrijdend verkeer zullen zijn. Zullen houders

pourront-ils également conduire un cyclomoteur dans les pays voisins? L'intervenant demande qu'une campagne d'information soit menée sur la nouvelle réglementation. Les auteurs de la proposition de résolution n° 1937 sont-ils également en faveur de l'instauration de plaques d'immatriculation pour les cyclomoteurs? L'obligation d'inscription demandée dans leur proposition peut-elle bien avoir les effets souhaités, notamment sur le plan de l'identification des conducteurs impliqués dans un accident, si l'on n'instaure pas en même temps l'utilisation de plaques d'immatriculation?

Mme Annick Saudoyer (PS) estime qu'il n'est pas nécessaire d'instaurer un examen pratique supplémentaire pour les personnes qui passent un examen en vue d'obtenir un permis B et souhaitent également conduire un cyclomoteur. Elle souligne également que sa proposition est entièrement conforme à la réglementation européenne.

Le ministre de la Mobilité, M. Renaat Landuyt, déclare qu'il ressort de l'analyse de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire qu'en matière de catégorisation des permis de conduire, les seules différences avec la réglementation belge en vigueur concernent les motocyclistes. La Belgique doit se conformer à cette directive sur ce plan dans un délai de quatre ans.

Le ministre donne son approbation à la proposition de résolution n° 963: il est logique que les personnes qui conduisent une voiture puissent aussi conduire un cyclomoteur de petite cylindrée. L'obligation, instaurée seulement en 2002, de passer un examen distinct n'est pas nécessaire, parce que les conducteurs de voitures présentent un comportement au volant plus calme que la moyenne et parce que cette mesure est en outre contre-productive au niveau de l'effort visant à réduire le nombre de voitures utilisées pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le ministre fait observer qu'il a déjà mis en œuvre cette mesure. L'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à la motocyclette dispose que les conducteurs qui sont titulaires, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire B, ont de nouveau le droit de conduire une moto de maximum 125 cc et 11 kW.

L'intervenant s'oppose aux obligations supplémentaires (immatriculation des cyclomoteurs, épreuve de contrôle des connaissances pour les candidats cyclo-motoristes de 16 ans) que veulent introduire les auteurs de la proposition de résolution n° 1937: il estime qu'il n'y a guère de sens à introduire de nouvelles charges administratives et considère que la majorité des conducteurs responsables ne peut pas être punie pour les abus commis par quelques personnes. Ces personnes

van een rijbewijs B ook in de buurlanden met een bromfiets mogen rijden? De spreker vraagt dat over de nieuwe regelgeving een voorlichtingscampagne wordt gevoerd. Zijn de indieners van voorstel van resolutie nr. 1937 eveneens pleitbezorger van de invoering van nummerplaten voor bromfietzers? Kan de in hun voorstel gevraagde inschrijvingsplicht wel de gewenste effecten opleveren, onder meer op het vlak van identificatie van bestuurders die bij een ongeval betrokken zijn, als niet tegelijkertijd nummerplaten worden ingevoerd?

Mevrouw Annick Saudoyer (PS) vindt het niet nodig om een bijkomende praktische proef in te voeren voor personen die een examen voor het behalen van een rijbewijs B afleggen en ook met een bromfiets willen rijden. Zij wijst ook op het feit dat haar voorstel volledig conform de Europese regelgeving is.

De minister van Mobiliteit, de heer Renaat Landuyt stelt dat uit analyse van richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs blijkt dat er inzake categorisering van rijbewijzen enkel voor motorfietzers verschillen zijn met de vigerende Belgische reglementering. België dient zich op dit vlak binnen een periode van vier jaar aan deze richtlijn te conformeren.

De minister geeft zijn goedkeuring aan voorstel van resolutie nr. 963: het is logisch dat wie met een wagen rijdt ook een bromfiets met een kleine cilinderinhoud kan besturen. De pas in 2002 ingevoerde verplichting om een afzonderlijk examen af te leggen is niet noodzakelijk omdat autobestuurders een rijgedrag vertonen dat rustiger is dan gemiddeld en is bovendien contra-productief voor het streven naar een vermindering van het aantal personenwagens in het woon-werkverkeer. De minister wijst erop dat hij deze maatregel reeds heeft uitgevoerd. Het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de motorfiets bepaalt dat bestuurders die ten minste twee jaar houder van een rijbewijs B zijn opnieuw het recht krijgen om motorfietsen van maximum 125 cc en 11 kW te besturen.

De spreker kant zich tegen de bijkomende verplichtingen (inschrijving van bromfietsen, een kennisproef voor 16-jarige kandidaat-bromfietzers) die de indieners van voorstel van resolutie nr. 1937 willen invoeren: hij acht het niet zinvol om nieuwe administratieve lasten in te voeren en is van oordeel dat de meerderheid van verantwoordelijke bestuurders niet mag worden gestraft voor het misbruik van enkele personen. Deze personen zijn doorgaans gekend bij de lokale politiek. Hun

sont généralement connues de la police locale. Leur comportement doit être réprimé sans pour autant toucher la majorité des conducteurs responsables. Une proposition de loi ayant le même objectif que la proposition de loi n° 2573 a été rejetée au Sénat. Le gouvernement n'a pas l'intention d'instaurer une obligation d'immatriculation des cyclomoteurs pendant cette législature.

À la suite de la transposition, dans l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à la motocyclette, des recommandations qu'elle a formulées dans sa proposition de résolution, *Mme Annick Saudoyer (PS)* retire sa proposition.

M. François Bellot (MR) exprime sa satisfaction de voir une des recommandations de sa proposition de résolution transposée dans l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à la motocyclette. Il maintient les autres recommandations de sa proposition:

— un examen de conduite théorique doit être instauré pour qui souhaite conduire un cyclomoteur (possible à partir de l'âge de 16 ans). Les cyclomotoristes qui ont réussi un examen de conduite théorique ne doivent pas repasser cet examen s'ils souhaitent obtenir un permis de conduire B;

— en concertation avec le secteur de l'assurance, il y a lieu de mettre en oeuvre l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs. Une telle réforme implique l'introduction de plaques minéralogiques pour les cyclomoteurs, mais pas nécessairement l'introduction d'une nouvelle taxe de circulation.

Pour des raisons d'ordre légistique, *M. Roel Deseyn (CD&V)* considère qu'il n'est pas nécessaire de voter sur sa proposition de loi (en effet, il ne se recommande pas de modifier un arrêté royal par le biais d'une loi, parce qu'il en résulterait ainsi un texte hybride). Il espère cependant que le contenu de la proposition pourra faire l'objet d'un débat.

IV. — VOTE

La commission a pris précédemment le texte de la proposition de résolution n° 1937 comme texte de base de la discussion.

Les points 1 à 3 de cette proposition de résolution ont été retirés par l'auteur principal.

Le point 4 (le seul point restant) du dispositif de la proposition de résolution n° 1937 est adopté sans modification par 7 voix contre 3 et une abstention.

gedrag moet worden aangepakt zonder daarom de meerderheid van verantwoordelijke bestuurders te straffen. Een wetsvoorstel met dezelfde strekking als wetsvoorstel nr. 2573 werd in de Senaat verworpen. De regering heeft niet de intentie om tijdens deze zittingsperiode een inschrijvingsplicht voor bromfietsen in te voeren.

Ingevolge de omzetting van de in haar voorstel van resolutie geformuleerde aanbevelingen in het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de motorfiets trekt *mevrouw Annick Saudoyer (PS)* het voorstel in.

De heer François Bellot (MR) spreekt zijn tevredenheid uit over de omzetting van een van de aanbevelingen van zijn voorstel van resolutie in het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de motorfiets. Hij handhaaft de andere aanbevelingen van zijn voorstel:

— Een theoretisch rijexamen dient te worden ingevoerd voor wie een bromfiets wil besturen (mogelijk vanaf de leeftijd van 16 jaar). Bromfietzers die voor een theoretisch rijexamen zijn geslaagd, hoeven dit examen niet opnieuw af te leggen als zij een rijbewijs B willen behalen;

— In overleg met de verzekeringssector moet werk worden gemaakt van de verplichte inschrijving van bromfietsen. Dergelijke hervorming impliceert de invoering van nummerplaten voor bromfietsen, maar niet noodzakelijk de introductie van een nieuwe verkeersbelasting.

Om wetgevingstechnische redenen acht *de heer Roel Deseyn (CD&V)* een stemming over zijn wetsvoorstel niet noodzakelijk (het is immers niet raadzaam om een koninklijk besluit via een wet te wijzigen omdat daarvoor een hybride tekst ontstaat). Hij spreekt wel de verwachting uit dat over de inhoud van het voorstel verder het debat kan worden gevoerd.

IV. — STEMMING

De commissie nam eerder de tekst van voorstel van resolutie nr. 1937 als basistekst van de bespreking.

Punten 1 tot 3 van dit voorstel van resolutie werden door de hoofdindieners ingetrokken.

Punt 4 (enig overblijvend punt) van het beschikkend gedeelte van voorstel van resolutie nr. 1937 wordt ongewijzigd aangenomen met 7 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Seul le considérant F est conservé comme introduction au point 4.

La proposition de résolution (Annick Saudoyer, Camille Dieu, Alisson De Clercq) relative au permis de conduire (Doc 51 963/1) a déjà été retirée précédemment.

Les propositions de loi ou de résolution suivantes deviennent caduques:

– proposition de loi (Jef Van den Bergh, Roel Deseyn) modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, DOC 51 2573/001;

– proposition de loi (Frieda Van Themsche, Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde, Alexandra Colen) relative à la plaque d'immatriculation pour cyclomoteurs, DOC 51 1982/001;

– proposition de résolution (Miguel Chevalier) relative à l'immatriculation de véhicules, DOC 51 2389/001;

– proposition de résolution (Annick Saudoyer, Bruno Van Grootenbrulle) modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, DOC 51 1200/001.

Le rapporteur,

Le président,

Dylan CASAER

Francis VAN DEN EYNDE

Alleen condiderans F wordt behouden als inleiding op punt 4.

Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer, Camille Dieu, Alisson De Clercq) betreffende het rijbewijs (Doc 51 963/1) werd eerder reeds ingetrokken.

De volgende wetsvoorstellen of voorstellen van resolutie vervallen:

– Wetsvoorstel (Jef Van den Bergh, Roel Deseyn) tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, DOC 51 2573/001.

– Wetsvoorstel (Frieda Van Themsche, Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde, Alexandra Colen) betreffende kentekenplaten voor bromfietsen, DOC 51 1982/001.

– Voorstel van resolutie (Miguel Chevalier) betreffende de inschrijving van voertuigen, DOC 51 2389/001.

– Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer, Bruno Van Grootenbrulle) tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, DOC 51 1200/001.

De rapporteur,

De voorzitter,

Dylan CASAER

Francis VAN DEN EYNDE

ANNEXES

<u>Catégories belges</u>	<u>Catégories européennes (directive 2006/126 du 20/12/2006)</u>
Catégorie A3 : cyclomoteurs (sauf cyclomoteur $\leq 25\text{km/H}$) Catégorie A : - motocycles (deux roues) d'une puissance maximale de 25kw - motocycles (deux roues) d'une puissance $> 25\text{kw}$ Catégorie B : - véhicules automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit; aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg ; - ensembles composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3.500 kg et dont la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la	Catégorie AM : cyclomoteurs (sauf cyclomoteur $\leq 25\text{km/H}$) Catégorie A1 : - motocycles d'une cylindrée maximale de 125cm^3 et d'une puissance maximale de 11kw - tricycles à moteur d'une puissance maximale de 15kw Catégorie A2 : motocycles d'une puissance maximale de 35 kw Catégorie A : - motocycles d'une puissance $> 35\text{kw}$ - tricycles à moteur d'une puissance $> 15\text{kw}$ B1 : quadricycles légers Catégorie B: - automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg et conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur ; une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie ; - une remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4250 kg. (si ensemble dépasse 3.500kg, une formation et/ou un examen sont exigés)

BIJLAGEN

<u>Belgische categorieën</u>	<u>Europese categorieën (Richtlijn 2006/126 van 20/12/2006)</u>
Categorie A3 : Bromfietsen (behalve bromfiets $\leq$ 25km/uur) Categorie A: - motorrijwielen (tweewielen) met een maximumvermogen van 25kw - motorrijwielen (tweewielen) met een vermogen $>$ 25kw Categorie B : - auto's met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3.500 kg en met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg; - samenstellen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen, waarbij de maximale toegelaten massa van het samenstel niet meer dan 3.500 kg bedraagt en de maximale toegelaten massa van de aanhangwagen niet groter is dan de ledige massa van het trekkende voertuig. De drie- en vierwielers met motor	Categorie AM : Bromfietsen (behalve bromfiets $\leq$ 25km/uur) Categorie A1 : - motorrijwielen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³ en een maximumvermogen van 11 kW - gemotoriseerde driewielers met een maximumvermogen van 15 kW; Categorie A2 : motorrijwielen met een maximumvermogen van 35 kW Categorie A : - motorrijwielen met een vermogen $>$ 35 kW - gemotoriseerde driewielers met een vermogen $>$ 15 kW Categorie B1 : lichte vierwielers Categorie B: - motorvoertuigen met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3 500 kg en ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder niet meegerekend; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld mits de toegestane maximum massa daarvan niet meer bedraagt dan 750 kg. - een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg kan aan de motorvoertuigen van deze categorie worden gekoppeld mits de toegestane maximum massa van dit samenstel niet meer bedraagt dan 4 250 kg (indien samenstel meer dan 3 500 kg, wordt een opleiding of een examen geëist)

masse à vide du véhicule tracteur. Les tricycles à moteur et les quadricycles à moteur entrent également dans cette catégorie Catégorie B+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont l'ensemble n'entre pas dans la catégorie B Sous-catégorie C1 véhicules automobiles autres que ceux de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg sans dépasser 7.500 kg; aux véhicules de cette sous-catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg Sous-catégorie C1+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la sous-catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12.000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur Catégorie C véhicules automobiles autres que ceux de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg; aux véhicules de cette catégorie peut	Catégorie B+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500kg Catégorie C1 automobiles autres que celles des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg sans dépasser 7.500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur; ; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg Catégorie C1+E -ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12.000 kg ; - ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3500 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12.000 kg Catégorie C automobiles autres que celles des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg et qui sont conçues et construites pour le
---	---

behoren eveneens tot deze categorie. Categorie B+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen, waarvan het samenstel niet onder de categorie B valt Subcategorie C1 andere auto's dan die van categorie D, waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 3.500 kg, doch ten hoogste 7.500 kg bedraagt; aan de auto's van deze subcategorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg Subcategorie C1+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van subcategorie C1 en een aanhangwagen met een maximale toegelaten massa van meer dan 750 kg, mits de maximale toegelaten massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12.000 kg bedraagt en de maximale toegelaten massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt Categorie C andere auto's dan die van categorie D, met een maximale toegelaten massa van meer dan 3500 kg; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 750 kg bedraagt;	Categorie B+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger waarbij de toegestane maximum massa van de aanhangwagen of oplegger niet meer dan 3. 500 kg bedraagt Categorie C1 motorvoertuigen niet behorende tot de categorieën D 1 of D met een toegestane maximum massa van meer dan 3 500 kg en ten hoogste 7 500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend; aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximum massa van ten hoogste 750 kg Categorie C1+E - samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C1 en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, mits de toegestane massa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt; - samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, mits de toegestane massa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt Categorie C motorvoertuigen anders dan die van de categorieën D of D1 met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend; aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan
---	---

être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg Catégorie C+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg Sous-catégorie D1 véhicules automobiles affectés au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder seize places assises, outre le siège du conducteur; aux véhicules de cette sous-catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg Sous-catégorie D1+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la sous-catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12.000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur et que la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de personnes Catégorie D véhicules automobiles affectés au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur; aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale	transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg Catégorie C+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg Catégorie D1 automobiles conçues et construites pour le transport d'au maximum seize passagers, outre le conducteur et ayant une longueur maximale de huit mètres au maximum; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg Catégorie D1+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la sous-catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg Catégorie D automobiles conçues et construites pour le transport de plus de huit passagers, outre le conducteur ; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg
--	--

Categorie C+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen met een maximale toegelaten massa van meer dan 750 kg Subcategorie D1 auto's bestemd voor personenvervoer, met meer dan acht doch niet meer dan zestien zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze subcategorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg Subcategorie D1+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van subcategorie D1 en een aanhangwagen met een maximale toegelaten massa van meer dan 750 kg, mits de maximale toegelaten massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12.000 kg bedraagt en de maximale toegelaten massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt en de aanhangwagen niet wordt gebruikt om personen te vervoeren. Categorie D auto's bestemd voor personenvervoer, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg.	de toegestane maximum massa niet meer dan 750 kg bedraagt Categorie C+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg Categorie D1 motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 16 personen, de bestuurder niet meegerekend, en met een maximumlengte van 8 m; aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximum massa van ten hoogste 750 kg Categorie D1+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D1 en een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg Categorie D motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder niet meegerekend; aan motorvoertuigen van die categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximum massa van ten hoogste 750 kg
---	--

autorisée n'excède pas 750 kg Catégorie D+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg Catégorie G tracteurs agricoles et forestiers et leurs remorques ainsi que les véhicules immatriculés comme matériel agricole, motoculteur ou moissonneuse.	Catégorie D+E ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg
---	---

Categorie D+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D en een aanhangwagen met een maximale toegelaten massa van meer dan 750 kg Categorie G Land-en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens evenals de voertuigen ingeschreven als landbouwmateriaal, landboumotor of maaimachine.	Categorie D+E samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D en een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg
---	---

Y :r1937-ann

Boom, le 16 février 2007

Monsieur le Président,
Chers membres de la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques.

Objet : demande écrite d'avis DOC 51 1937/1 point 4 (obligation d'immatriculation des cyclomoteurs).

Au nom de MAG Belgium asbl, nous vous remercions pour la confiance que vous accordez à notre organisation et pour l'occasion qui nous est offerte de rendre un avis sur la problématique en question.

MAG Belgium asbl est également favorable au principe de l'immatriculation d'un cyclomoteur, pour les motifs suivants :

- Le contrôle de vitesse du cyclomoteur pourra alors s'effectuer selon les modalités classiques et connues qui s'appliquent à tous les autres véhicules. L'avantage supplémentaire de la plaque minéralogique est que le conducteur de cyclomoteur doit également se comporter correctement en présence de caméras automatiques. Le contrôle du respect des règles s'en trouvera facilité. En termes d' "éducation à la sécurité routière", cette mesure pourrait également s'avérer bénéfique. En effet, certains ont peut-être déjà appris à leurs dépens que le non-respect du Code de la route est sanctionné par une amende. Peut-être seront-ils ainsi déjà sensibilisés lorsqu'ils prendront part au trafic avec un autre véhicule à moteur à un âge plus avancé.
- La raison principale pour laquelle nous soutenons l'instauration de cette mesure, c'est qu'elle permet de réduire au minimum la circulation sans assurance. Nous souhaitons quand même aussi souligner que si l'on prend cette option, il convient aussi de reconnaître le volet suivant. Dans la situation actuelle, le cyclomoteur n'est plus assuré, lorsqu'il roule « trop vite ». En théorie, cette exclusion est même possible à partir de 26 km/h pour un cyclomoteur de classe A et de 46 km/h pour un cyclomoteur de classe B. Comme vous le savez, la Belgique est l'un des rares pays européens où les cyclomoteurs ne peuvent rouler qu'à une vitesse de respectivement 25 ou 45 km/h. De ce fait, les compagnies d'assurances ne doivent pas couvrir ce risque. Les expériences que nous avons acquises dans le cadre du « *scholenproject* » (un projet réalisé en collaboration avec la *Vlaamse Mobiliteitscel* et axé sur les conducteurs de cyclomoteur, qui en est à sa troisième année scolaire et par lequel nous avons atteint plus de 500.000 élèves) nous apprennent que ce peut être aussi une dure réalité. Nous avons ainsi rencontré un jeune de 17 ans qui devait rembourser un sinistre d'un montant de 74.000 euros à la suite d'un accident en cyclomoteur. Nous avons déjà aussi évoqué ce thème au sein d'Assuralia, qui considère que c'est un point négociable. Cette association professionnelle nous a clairement fait savoir qu'elle procède à un nouveau calcul de la prime de la police d'assurance. Cela nous paraît logique, étant donné que le facteur de risque est aussi modifié. Pour les parents, ce surcoût ne pèsera pas bien lourd en regard du fait qu'aujourd'hui, ils risquent en principe au quotidien de perdre leur maison ou d'autres biens si le cyclomoteur de leur enfant « peut » rouler plus vite. Chez MAG Belgium, nous ne plaidons certainement pas en faveur d'une augmentation de la vitesse



Boom, 16 februari 2007

MOTORCYCLE ACTION GROUP Belgium vzw/asbl

MAG BELGIUM VZW - Hoek 13 - 2850 BOOM tel 03/888 41 63 fax 03/888 97 43 www.mag.be info@mag.be

Geachte Voorzitter,
Geachte leden van de commissie voor infrastructuur en, het verkeer en de overheidsbedrijven.

Betreft : schriftelijke vraag om advies DOC 51 1937/1 punt 4 (verplichte inschrijving van de bromfietsen).

Namens MAG Belgium vzw danken wij jullie voor het vertrouwen in onze organisatie en de gelegenheid die jullie ons bieden om ons advies te geven over deze problematiek.

Wij vanuit MAG Belgium vzw zijn eveneens voorstander voor het inschrijven van een bromfiets. Onze motivering hiervoor zijn:

- De snelheidscontrole van de bromfiets kan dan eveneens gebeuren op de klassieke en gekend wijze als alle andere voertuigen. Een bijkomend voordeel van een nummerbord is dat de bromfiets bestuurder zich eveneens dient te gedragen als er onbemande camera's staan. De handhaving zal hierdoor vergemakkelijkt worden. Ook naar "verkeersopvoeding" zou deze maatregel gunstig kunnen werken. Zo hebben ze misschien al aan de lijve kunnen ondervinden dat incorrect gedrag in het verkeer beboet wordt. Waardoor ze mogelijks reeds gesensibiliseerd zijn als ze op later leeftijd met een andere gemotoriseerd voertuig aan het verkeer gaan deelnemen.
- Onze hoofd reden om deze invoering te ondersteunen is onverzekerd rondrijden wordt tot een minimum herleid. Wij wensen toch ook te benadrukken dat indien men deze stap neemt ook volgend luik dient te onderkennen. In de huidige situatie is de bromfietsen niet meer verzekerd als de bromfiets "te snel" rijdt. In theorie is dit zelfs mogelijk vanaf 26 km/h voor een klasse A bromfiets en 46 km/h voor een klasse B bromfiets. Zoals jullie weten is België een van de weinige Europese landen waar de bromfietsen maar 25 of respectievelijk 45 km/h mogen rijden. Hierdoor dienen de verzekeringsmaatschappijen dit risico niet te verzekeren. Uit ervaringen die wij opgedaan hebben tijdens het "scholenproject" (een project ism de Vlaamse Mobiliteitscel naar bromfietzers toe, dat nu voor het 3^{de} schooljaar loopt en waar wij meer dan 5000 leerlingen mee bereikt hebben) hebben wij geleerd dat dit ook een harde realiteit kan zijn. Zo mochten wij een 17 jarige ontmoeten die een schadeclaim diende terug te betalen van ongeveer een 74.000 euro na een ongeval met een bromfiets. Wij hebben dit thema ook al aangekaart binnen Assuralia, voor Assuralia is dit een bespreekbaar punt. Zij hebben wel duidelijk te kennen gegeven dat zij dan een herberekening doen van de verzekeringspolis. Dit lijkt ons logisch gezien de risicofactor ook veranderd. Voor de ouders zal deze meerkost niet gaan opwegen tegen het feit dat zijn in principe dagelijks met hun huis of andere eigendom aan het gokken zijn moest de bromfiets sneller "kunnen" rijden. Wij van MAG Belgium wensen zeker geen pleidooi te houden dat bromfietsen sneller mogen rijden. Net zoals in de andere lidstaten mogen de bromfietsen klasse B er ook maar 45 km/h rijden, doch deze hebben duidelijke restrictie naar snelheid. Dit is trouwens ook een van de

wk - 20/04/2007

blz 1

Y :r1937-ann

autorisée des cyclomoteurs. Dans les autres États membres, les cyclomoteurs de classe B ne peuvent également rouler qu'à 45 km/h, mais il y a une limitation claire de la vitesse. Un des principaux problèmes est du reste de savoir pourquoi les cyclomoteurs actuels peuvent atteindre des vitesses supérieures à celles autorisées. Les cyclomoteurs sont fabriqués pour le marché européen et non spécifiquement pour le marché belge. Les cyclomoteurs commercialisés en Belgique sont donc « étranglés », au moyen d'une rondelle fixée dans le pot d'échappement. Au fil du temps, cette rondelle est brûlée par les gaz d'échappement, avec pour conséquence que le cyclomoteur roule de nouveau plus vite.

Je souhaite encore ajouter une observation relative au texte de la résolution. On peut lire à la page 5 (proposition de résolution), point 1, de la copie fournie: "demande au gouvernement d'adapter l'arrêté royal relatif au permis de conduire aux dénominations des véhicules figurant dans les directives européennes".

Je voudrais toutefois faire observer que la classe A cyclomoteur n'est pas connue dans le cadre européen. Je ne puis évaluer avec précision la mesure dans laquelle cette formulation risque de poser des problèmes juridiques.

J'espère que nous avons pu fournir suffisamment d'informations aux membres de la commission.

Au nom de MAG Belgium asbl,

Erwin Steegmans,
Président national



hoofdproblemen waarom de huidige bromfietsen sneller kunnen rijden dan toegelaten. De bromfietsen worden gebouwd voor de Europese markt en niet specifiek voor de Belgische markt. De bromfietsen die dan op de Belgische markt terecht komen worden dat “gedown tuned”. Dit gebeurt dmv van een “rondel” in de uitlaat en deze is na verloop van tijd weggebrand uit de uitlaat, met als gevolg dat de bromfiets terug sneller rijdt.

Verder had ik nog graag een opmerking toegevoegd betreffende de tekst van de resolutie. In het bijgeleverde afschrift staat op pagina 5 (voorstel van resolutie) punt 1 (bij “Vraagt de regering”) het KB betreffende het rijbewijs aan te passen aan de benamingen van de voertuigen die zijn opgenomen in de Europese richtlijnen.

Hier zou ik toch willen opmerken dat binnen Europa de klasse A bromfiets niet gekend is. In welke mate deze formulering voor juridisch voor problemen kan zorgen kan ik niet correct inschatten.

Ik hoop dat wij voldoende informatie hebben kunnen verstrekken aan de leden van de commissie.

Namens MAG Belgium vzw,

Erwin Steegmans
Nationaal voorzitter.

Monsieur Francis VAN DEN EYNDE
Président de la Commission de la
Chambre de l'Infrastructure, des
Communications et des Entreprises
publiques

Vos réf. : Votre courrier du 15 février 2007
Nos réf. : SAT/LOF/DH/2007/13801/D-109

Objet : Avis relatif à la proposition de résolution relative à la promotion de la mobilité et de la sécurité routière en ce qui concerne les deux roues motorisés.

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 15 février 2007 qui a retenu ma meilleure attention.

L'introduction de l'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs signifierait une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Tout d'abord, il existe une problématique de détection de conducteurs de cyclomoteurs suite à un délit (de fuite).

Une plaque d'immatriculation permettrait une identification plus rapide de l'auteur.

L'immatriculation obligatoire constituera également un outil pour lutter contre les vols et le trafic de cyclomoteurs volés : le signalement policier deviendra plus efficace.

A cet effet, il est très important que le 'numéro de cadre' qui est l'équivalent du numéro de châssis pour une voiture, soit mentionné sur l'immatriculation.

En outre, la problématique des cyclomoteurs gonflés pourra être abordée d'une manière plus efficace.

Une plaque d'immatriculation permettrait notamment des contrôles radar automatiques.

L'organisation de contrôles routiers ciblés se déroulerait également d'une manière plus efficiente et plus efficace.

De Heer Francis VAN DEN EYNDE
Voorzitter van de Kamercommissie voor
de Infrastructuur, het Verkeer en de
Overheidsbedrijven

U. ref. : Uw brief van 15 februari 2007
O. ref. : SAT/LOF/DH/2007/13801/D-109

Betreft : Advies aangaande het voorstel van resolutie betreffende de bevordering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, wat de tweewielige motorvoertuigen betreft.

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb uw brief van 15 februari 2007 in goede orde ontvangen en met aandacht gelezen.

Het invoeren van een verplichte inschrijving voor de bromfietsen zou een verbetering betekenen ten opzichte van de huidige situatie.

Vooreerst is er de problematiek van de opsporing van bestuurders van bromfietsen naar aanleiding van het plegen van een (vlucht)misdrijf.

De aanwezigheid van een kentekenplaat zou het mogelijk maken de dader sneller te identificeren.

De verplichte inschrijving zal eveneens een middel zijn tegen het stelen en verhandelen van gestolen bromfietsen : de politionele seining zal efficiënter worden.

Het is daarbij van groot belang dat het 'raamnummer' van de bromfiets, hetgeen een equivalent is van het chassisnummer voor een auto, op het inschrijvingsbewijs vermeld wordt.

Daarnaast zal de problematiek van opgefokte bromfietsen effectiever kunnen worden aangepakt.

De bevestiging van een kentekenplaat zou namelijk automatische radarcontroles mogelijk maken.

Ook het organiseren van wegcontroles, gericht naar bromfietsen, zou op die manier veel efficiënter en effectiever kunnen gebeuren.

Ensuite, l'immatriculation obligatoire de cyclomoteurs permettrait, à l'avenir, également de contrôler, tout comme pour tous les autres véhicules à moteur, la non-assurance par le biais des fichiers de la DIV (Direction des Immatriculations des véhicules) et des compagnies d'assurance.

Sur le plan pratique, le Ministre de la Mobilité devra élaborer, spécifiquement pour les cyclomoteurs, un nouveau modèle de plaque minéralogique.

La distinction, établie par la loi, entre les cyclomoteurs de classe A et de classe B, n'empêche aucunement l'introduction d'une plaque d'immatriculation uniforme pour les deux classes de cyclomoteurs.

Les cyclomoteurs de classe A, d'une part, et ceux de classe B, d'autre part, pourront toujours être distingués via la 'plaquette jaune' fixée actuellement sur les cyclomoteurs de classe A.

Il est cependant indiqué que le futur modèle de plaque d'immatriculation pour cyclomoteurs diffère clairement de la plaque d'immatriculation pour motos. Ceci permettra aux services de police de constater "de visu" d'éventuels abus en matière d'immatriculation.

Cette distinction peut se faire sur base de couleurs et/ou sur base de combinaisons de chiffres utilisés.

Une modification de l'AR du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules à moteur, de l'AR du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques et de l'AM du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation, s'imposera donc.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations très distinguées.

Patrick DEWAELE
Vice-Premier Ministre et
Ministre de l'Intérieur

Vervolgens zou de verplichte inschrijving van bromfietsen het naar de toekomst toe eveneens mogelijk maken om, zoals voor alle andere motorvoertuigen, na te gaan, via de bestanden van DIV (Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen) en de verzekeringsmaatschappijen, wie onverzekerd rondrijdt.

Op praktisch vlak zal de minister van Mobiliteit een nieuw model van nummerplaat dienen te voorzien, specifiek voor de bromfietsen.

Het feit dat de wetgeving een onderscheid maakt tussen bromfietsen klasse A en klasse B, doet geen afbreuk aan de invoering van een eenvormige kentekenplaat voor beide klassen van bromfietsen.

Het onderscheid tussen de bromfietsen klasse A enerzijds en de bromfietsen klasse B anderzijds, zal nog steeds kunnen worden gemaakt via het gekende 'gele plaatje', waarvan de klasse A op heden is voorzien.

Het is echter aangewezen dat het toekomstige model van kentekenplaat voor de bromfietsen voldoende duidelijk verschilt van de kentekenplaat voor de motorfietsen. Dit zal de politiediensten toelaten om "de visu" mogelijke misbruiken inzake inschrijving vast te stellen.

Dit onderscheid kan worden gemaakt op basis van de kleur en/of op basis van de gebruikte cijfercombinaties.

Een wijziging van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van motorvoertuigen, van het KB van 8 januari 1996 betreffende de commerciële kentekenplaten voor motorvoertuigen en van het MB van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving, zal dus noodzakelijk zijn.

Hoogachtend,

Patrick DEWAELE
Vice – Eerste Minister en
Minister van Binnenlandse Zaken

La Chambre des Représentants
A l'attention de M. Francis Van den Eynde -
Président de la commission de
l'Infrastructure, des Communications et des
Entreprises publiques
2, place de la Nation

1008 Bruxelles

Bruxelles, le 21 mars 2007

Vos réf. : Serge De Ryck
Nos réf. : 2007-03-21/PV
Personne de contact : Pieter Vermeersch
Numéro de téléphone : 02-501 0 271

PAR PORTEUR

Objet : Avis quant au point 4 du dispositif du jugement de la résolution relative à la promotion de la mobilité et de la sécurité routière pour ce qui est de véhicules motorisés à deux roues (Doc 51 1937/1)

Monsieur,

Nous accusons bonne réception de votre courrier en date du 15 février 2007 que nous avons lu avec intérêt.

Avant de procéder à l'inscription obligatoire de vélomoteurs, il me semble souhaitable de prendre en considération certains points. Dans le cadre de la lutte contre la surcharge administrative, il importe de soumettre les avantages et les inconvénients de toute nouvelle réglementation au test Kafka. Il convient, par conséquent, de se demander si de nouvelles règles (l'inscription obligatoire) constituent le meilleur moyen pour parvenir à l'objectif visé (favoriser la mobilité et la sécurité routière).

L'introduction d'une telle obligation se traduit, en effet, par des charges administratives relativement élevées. Une inscription obligatoire imposerait une nouvelle formalité et

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Aan de heer Francis Van den Eynde -
Voorzitter van de commissie voor de
Infrastructuur, het Verkeer en de
Overheidsbedrijven
Natieplein 2

1008 Brussel

Brussel, 21 maart 2007

uw kenmerk: Serge De Ryck
ons kenmerk: 2007-03-21/PV
vragen naar: Pieter Vermeersch
toestelnummer: 02-501 0 271

PER DRAGER

Betreft: Advies over punt 4 van het beschikkend gedeelte van het voorstel van resolutie betreffende de bevordering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, wat de tweewielige motorvoertuigen betreft (Doc 51 1937/1)

Geachte heer,

Ik heb uw brief van 15 februari 2007 in goede orde ontvangen en met aandacht gelezen.

Vooraleer over te gaan tot een verplichte inschrijving van bromfietsen lijkt het mij wenselijk een aantal zaken in overweging te nemen. In het kader van de strijd tegen administratieve overlast is het belangrijk de voor- en nadelen van nieuwe regelgeving aan een Kafka-test te onderwerpen. De vraag moet gesteld worden of nieuwe regels, nl. de verplichte inschrijving, het beste middel zijn om het doel, nl. de bevordering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, te bereiken.

Het invoeren van een dergelijke verplichting heeft heel wat administratieve lasten tot gevolg. Een verplichte inschrijving legt een nieuwe formaliteit en een nieuwe belasting op aan een zeer grote groep burgers. Bovendien gaat het om een vervoersmiddel met een zeer hoge rotatie van eigendom, en bijgevolg telkens het schrappen en uitreiken van kentekenbewijzen.

Dit zou een nieuwe taak zijn voor de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen die daar momenteel noch de mensen noch de middelen voor heeft.

une nouvelle taxe à un nombre élevé de citoyens. Qui plus est, ce type de locomotion connaît une rotation de propriétaires élevée, ce qui implique un nombre important de radiations et de délivrances d'immatriculation.

Ceci constituerait une nouvelle tâche pour la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules qui ne dispose, pour l'heure, ni des moyens ni des effectifs requis.

Se pose la question de savoir s'il n'existe pas d'autres voies pour parvenir au même objectif, sans créer de nouvelles règles ou de nouvelles procédures. Si elle est respectée, la réglementation actuelle s'avère assez radicale en vue de garantir la sécurité. Il est dès lors important d'effectuer suffisamment de contrôles afin d'accroître la possibilité de verbaliser et de conscientiser les utilisateurs de vélomoteurs du fait qu'ils ne constituent pas un phénomène à part et doivent respecter les règles en vigueur.

Un contrôle plus accru me semble donc plus opportun en vue de sensibiliser le groupe restreint d'utilisateurs de vélomoteurs irresponsables. L'inscription obligatoire précitée risque en effet de pénaliser un groupe important d'utilisateurs de vélomoteurs sérieux en raison des faux pas de quelques-uns, sans forcément obtenir le résultat escompté. Ceci créerait un nouveau seuil pour l'utilisation de vélomoteurs, ce qui ne peut pas être le but recherché dans le cadre de l'amélioration de la mobilité et de la sécurité.

A mon avis, les nouvelles charges liées à l'inscription obligatoire ne contrebalancent aucunement les éventuels avantages. D'autres voies peuvent être empruntées en vue de parvenir de façon plus efficiente et sans créer de charges supplémentaires pour les citoyens au but formulé.

Vu les raisons énoncées ci-dessus, l'inscription obligatoire pour les vélomoteurs ne me semble pas opportune.

Veillez agréer Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués

De vraag stelt zich of er geen andere mogelijkheden zijn om hetzelfde doel te bereiken, zonder het creëren van nieuwe regels en procedures. De bestaande verkeersregels lijken afdoende om de veiligheid te garanderen mits deze nageleefd worden. Daartoe is het uiteraard belangrijk dat er voldoende gecontroleerd wordt, zodat de reële pakkans verhoogt en de bromfietsgebruikers zich bewust zijn dat ze geen buitenbeentje zijn, maar evenzeer de regels moeten respecteren.

Een doorgedreven controle lijkt me dan ook meer opportuun om de beperkte groep onverantwoordelijke bromfietsgebruikers te sensibiliseren. Met de voorgestelde verplichte inschrijving bestaat namelijk het gevaar dat men een zeer grote groep bonafide bromfietsgebruikers gaat straffen voor de misstappen van enkelen, zonder garantie op het gewenste resultaat. Dit zou een nieuwe drempel creëren voor het bromfietsgebruik wat in het kader van het verbeteren van de mobiliteit en de veiligheid net niet de bedoeling kan zijn.

Mijns inziens wegen de nieuwe lasten van de verplichte inschrijving niet op tegen de eventuele voordelen. Er bestaan andere mogelijkheden om de geformuleerde doelstellingen op een efficiëntere manier te bereiken zonder extra lasten te creëren voor de burger.

Omwille van de hierboven vermelde redenen, lijkt het mij niet opportuun om een verplichte inschrijving van de bromfietsen in te voeren.

Met vriendelijke groeten,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Staatssecretaris voor Administratieve Vereenvoudiging,
toegevoegd aan de Eerste Minister