

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 maart 2008

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

AMENDEMENT

Nr. 1 VAN DE HEER **VAN DEN BERGH c.s.**

Art. 2bis (nieuw)

Een artikel 2bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 2bis. — Artikel 2 van het voornoemde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 27 januari 2008, wordt aangevuld met een § 3, luidend als volgt:

§ 3. De minister kan specifieke regels uitwerken betreffende de inschrijving en het kenteken voor oude bromfietsen».

VERANTWOORDING

Bij de inschrijving van bromfietsen stelt zich een probleem van de zogenaamde «oldtimers». Het gaat dan om oude voertuigen die door liefhebbers zijn gerestaureerd en die af en toe voor de ontspanning nog eens worden gebruikt op de openbare weg.

Voorgaand document:

Doc 52 **0459/ (2007/2008):**

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 mars 2008

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

AMENDEMENT

N° 1 DE M. **VAN DEN BERGH ET CONSORTS**

Art. 2bis (nouveau)

Insérer un article 2bis, libellé comme suit:

«Art. 2bis. — L'article 2 de l'arrêté précité, modifié par l'arrêté royal du 27 janvier 2008, est complété par un § 3, libellé comme suit:

«§ 3. Le ministre peut fixer des règles spécifiques relatives à l'immatriculation et au signe distinctif des vieux cyclomoteurs».

JUSTIFICATION

Le problème des «ancêtres» se pose au niveau de l'immatriculation des cyclomoteurs. Il s'agit d'anciens cyclomoteurs restaurés par des amateurs qui, de temps à autre, les utilisent pour leurs loisirs sur la voie publique.

Il est impossible de déterminer combien de cyclomoteurs

Document précédent:

Doc 52 **0459/ (2007/2008):**

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

Het is onmogelijk te zeggen hoeveel bromfietsen onder deze categorie gerekend moeten worden. Tevens mogen we niet vergeten dat er in België ooit veel bromfietsmerken aanwezig waren. Men mag bovendien ook de fietsen met losse hulpmotoren niet uit het oog verliezen. Blijkbaar is men in Nederland, bij de (her)inschrijving van bromfietsen wel erg geschrokken van het hoge aantal «oldtimers», wat als gevolg had dat er wachttijden van meer dan drie maanden waren bijvoorbeeld om een bromfiets te laten keuren.

In Frankrijk, waar het kenteken al even achter de rug is, heeft men de volgende methode toegepast om een kenteken voor oudere bromfietsen van voor 1970 te verkrijgen. De eigenaar moest de nummers op een formulier invullen dat te verkrijgen was bij de plaatselijke gendarmerie samen met het merk en bouwjaar. Na controle of het niet om een gestolen bromfiets ging kreeg de eigenaar een kenteken tegen betaling. In het geval er geen nummers waren kon de eigenaar het voertuig bij de gendarmerie een vinnummer laten inslaan en alzo toch een kenteken aanvragen. Dit gold zowel voor gerestaureerde als ongerestaureerde brommers.

Om dit probleem op te lossen, willen wij de bevoegde minister de mogelijkheid geven om een specifieke regeling te treffen voor oldtimers, of ze eventueel vrij te stellen van inschrijving.

Het is niet van deze voertuigen dat exuberante snelheden van opgedreven voertuigen, diefstallen en dergelijke verwacht moeten worden.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V-N-VA)
Roel DESEYN (CD&V-N-VA)
Peter LUYKX (CD&V-N-VA)

entrent dans cette catégorie. Il ne faut pas non plus oublier qu'il fut un temps où la Belgique comptait beaucoup de cyclomoteurs. On ne peut non plus perdre de vue les bicyclettes à moteur auxiliaire. Aux Pays-Bas, on a apparemment été fort surpris du nombre important d'«ancêtres» lors de la (ré-)immatriculation des cyclomoteurs, ce qui a entraîné des délais d'attente de plus de trois mois, par exemple, pour faire inspecter un cyclomoteur.

En France, où le signe distinctif a été introduit il y a un certain temps déjà, on a appliqué la procédure suivante pour obtenir un signe distinctif pour les cyclomoteurs datant d'avant 1970. Le propriétaire devait indiquer les numéros sur un formulaire disponible auprès de la gendarmerie locale, ainsi que la marque et l'année de fabrication. Après que l'on ait contrôlé qu'il ne s'agissait pas d'un cyclomoteur volé, le propriétaire recevait un signe distinctif contre paiement. Dans le cas où il n'y avait pas de numéros, le propriétaire pouvait faire graver au-près de la gendarmerie un numéro VIN et ainsi introduire une demande de signe distinctif. Cette mesure s'appliquait aux cyclomoteurs tant restaurés que non restaurés.

Dans le but de résoudre ce problème, nous voulons donner au ministre compétent la possibilité de fixer une réglementation spécifique pour les «ancêtres», ou, éventuellement, de les dispenser de l'obligation d'immatriculation.

Il ne faut en effet pas craindre que ces engins atteignent des vitesses vertigineuses après avoir été trafiqués, qu'ils fassent l'objet de vols, etc.