

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

12 OCTOBRE 1992

PROPOSITION DE LOI

**interdisant la transformation
des cyclomoteurs en vue d'en
augmenter la puissance ainsi que
la mise en circulation dans un lieu
public de cyclomoteurs dont la
puissance a été augmentée par
un procédé quelconque**

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La part des cyclomoteurs dans l'ensemble des accidents de la circulation qui se produisent chaque année en Belgique est particulièrement élevée. C'est ainsi qu'en 1989 (derniers chiffres officiels connus), on a dénombré parmi les cyclomotoristes 127 tués, 2349 blessés graves et 7926 blessés légers.

Cette année-là, sur un total de 88 669 victimes d'accidents de la circulation, il y avait donc 10 392 cyclomotoristes. Or, les cyclomotoristes ne représentent qu'un très faible pourcentage des usagers de la route motorisés dans notre pays. Ainsi, en 1991, on comptait 356 108 cyclomoteurs sur un total de 4,6 millions de véhicules à moteur. A cela vient en outre s'ajouter le fait que, dans le cas des cyclomoteurs, le nombre de kilomètres parcourus par chaque véhicule est nettement moins élevé que par les autres véhicules à moteur, étant donné que les cyclomoteurs ne sont pas conçus pour parcourir de lon-

(*) Première session de la 48^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

12 OKTOBER 1992

WETSVOORSTEL

**tot voorkoming van het opdrijven van
het vermogen van bromfietsen,
alsmede tot het verbod van het
in het verkeer brengen op een
openbare plaats van bromfietsen
waarvan het vermogen op welke wijze
dan ook is opgedreven**

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het bromfietsverkeer heeft een belangrijk aandeel in de verkeersonveiligheid in ons land. In 1989 (laatste officieel bekende cijfers) kwamen er in ons land 127 bromfietzers bij een verkeersongeval om het leven, werden er 2349 ernstig gewond, en liepen nog eens 7926 bromfietzers lichte verwondingen op.

Alles samen ging het in dat jaar dus om 10 392 verkeersslachtoffers op een totaal van 88 669. Bij deze ongevallencijfers moeten we er rekening mee houden dat de bromfietzers slechts een kleine fractie uitmaken van het totale aantal bezitters van een motorvoertuig in ons land. Zo waren er in 1991 356 108 bromfietsen op een totaal van 4,6 miljoen motorvoertuigen. Daarbij komt nog eens dat het aantal geproduceerde kilometers per voertuig bij bromfietzers beduidend lager ligt dan bij andere motorvoertuigen, vermits de eerste niet berekend zijn op langere afstanden. Globaal mag worden gesteld dat

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

gues distances. Globalement, on peut affirmer que, par kilomètre parcouru, le cyclomoteur est 25 fois plus dangereux que l'automobile.

Enfin, le fait que plus de la moitié des tués et des blessés graves parmi les cyclomotoristes sont âgés de moins de 20 ans, met cruellement en lumière le manque de sécurité lié à l'usage de ce type de véhicule.

Dans notre pays, la législation relative à la circulation routière comprend quelques dispositions spécifiques applicables aux cyclomoteurs. Ceux-ci se répartissent en deux catégories : les « cyclomoteurs classe A » (dont la vitesse maximum est de 25 km à l'heure) et les « cyclomoteurs classe B » (dont la vitesse maximum est de 40 km à l'heure). Les cyclomoteurs de la classe A doivent être pourvus d'une plaque jaune, d'une plaque d'identification et d'une plaquette de contrôle pour le niveau de limite émis par le véhicule. Les cyclomoteurs de la classe B doivent quant à eux être pourvus des mêmes éléments (sauf la plaque jaune) et leur conduite requiert le port du casque et l'obtention du permis de conduire A3. Aucun passager ne peut être transporté sur un véhicule de ces deux classes si le conducteur est âgé de moins de 18 ans.

La vitesse constitue un facteur important parmi les causes d'accident.

Aux Pays-Bas, la *Stichting Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid* estime que les risques d'accident ne sont pas uniquement imputables à une méconnaissance du code de la route.

Une cause beaucoup plus importante de danger chez les jeunes est le manque d'expérience allié à la conduite à grande vitesse. Or, la vitesse est précisément une forme de défi pour les jeunes.

Ceux-ci traversent en effet une phase de leur existence au cours de laquelle tout est propice à expérience et, dans ce contexte, le fait de rouler à des vitesses élevées, constitue une forme d'affirmation de soi. Il ne fait aucun doute que les conclusions néerlandaises pourraient également s'appliquer aux jeunes Belges.

Les cyclomoteurs de la classe A ainsi que ceux de la classe B doivent être en tous points conformes au prototype agréé et il est interdit d'apporter par la suite une modification quelconque à ces véhicules. Cependant, des cyclomoteurs non conformes au prototype et des pièces permettant d'augmenter la puissance du véhicule peuvent être vendus si ces cyclomoteurs ne sont pas utilisés sur la voie publique. Il va sans dire que cette dérogation ouvre toute grande la voie à l'utilisation sur la voie publique proprement dite de ces cyclomoteurs transformés.

En outre, « gonfler » un moteur sans disposer de ces pièces spéciales est une opération technique tellement simple qu'elle est même à la portée d'un élève d'une école technique. Bien entendu, les cyclomotoristes qui circulent à des vitesses supérieures à la vitesse autorisée peuvent être sanctionnés parce qu'ils ne possèdent pas le permis de conduire requis ou parce que, sur le plan pénal, la validité de leur

het bromfietsverkeer per afgelegde kilometer zowat 25 maal onveiliger is als een auto.

Tenslotte werpt de wetenschap dat meer dan de helft van de dode en zwaargewonde bromfietzers jonger is dan twintig jaar, een schril licht op de verkeersonveiligheid bij deze verkeersdeelnemers.

De verkeerswetgeving in ons land heeft enkele specifieke voorschriften met betrekking tot de bromfietsen. Zij worden ingedeeld in twee categorieën : de A-categorie (maximumsnelheid 25 km per uur) en de B-categorie (maximumvermogen 40 km per uur). Voor de A-categorie is een gele plaat, alsmede een identificatieplaat en een plakkaat voor de geluidscontrole vereist. Voor de B-categorie is zulke gele plaat niet vereist, maar wel de andere elementen, en bovendien is voor deze categorie het dragen van een valhelm en het behalen van het rijbewijs A3 verplicht. Beide categorieën mogen geen passagier vervoeren als de bestuurder zelf jonger is dan 18 jaar.

Een belangrijk gegeven in de verkeersonveiligheid van de bromfietzers is de snelheid.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in Nederland wijt de verkeersonveiligheid voor bromfietzers niet zonder meer aan een gebrek aan kennis van de verkeersregels.

Veel belangrijker is het gebrek aan ervaring met het ontwikkelen van hoge snelheden bij jonge mensen, terwijl uitgerekend zulke snelheden een uitdaging vormen voor jongeren.

Zij bevinden zich immers in een levensfase waarin met alles en nog wat wordt geëxperimenteerd, en daarbij zoeken zij in hoge snelheden een vorm van zelfbevestiging. Ongetwijfeld zijn deze bevindingen van dezelfde Stichting ook van toepassing op de jongeren van ons land.

Zowel de bromfietsen van categorie A als deze van categorie B moeten beantwoorden aan het goedgekeurde prototype, zodat aan deze bromfietsen achteraf niets meer mag worden gewijzigd. Nochtans mogen bromfietsen die niet beantwoorden aan het prototype, alsmede onderdelen om de snelheid op te drijven, verkocht worden wanneer deze niet op de openbare weg worden gebruikt. Dat zet uiteraard de deur wagenwijd open voor het gebruik van zulke bromfietsen op de openbare weg zelf.

Bovendien is het opdrijven van het vermogen zonder deze speciale onderdelen zo eenvoudig, dat zelfs een leerling van een technische school deze kleine technische ingreep kan verwezenlijken. Weliswaar kunnen bromfietzers die hogere snelheden ontwikkelen dan deze die zijn toegelaten, worden gestraft omdat zij geen overeenstemmend rijbewijs hebben of omdat op strafrechterlijk gebied hun verzekering

assurance est plus que douteuse. L'effet dissuasif de ces sanctions semble toutefois insuffisant dans la pratique, et ce, en grande partie pour les raisons que nous venons d'invoquer.

Ainsi, une enquête récente, réalisée dans certains établissements scolaires en Flandre, a montré que les cyclomoteurs de la classe A utilisés par les élèves pouvaient atteindre en moyenne la vitesse de 53,6 km/h et que, pour les cyclomoteurs de la classe B, cette vitesse moyenne était de 68,8 km/h. A cet égard, il y a lieu de faire observer qu'il ne s'agit « que » de vitesses moyennes. En effet, on a constaté que certains cyclomoteurs de la classe A pouvaient atteindre les 90 km/h et que des cyclomoteurs de la classe B pouvaient même atteindre la vitesse de 120 km/h.

La conclusion est évidente : si l'on veut s'attaquer au problème de la sécurité des cyclomotoristes en prenant le mal à la racine, il convient d'interdire la fabrication, la vente et l'utilisation des pièces permettant de « gonfler » les cyclomoteurs. Il faut en outre mettre un terme aux autres pratiques plus « artisanales » destinées à augmenter la puissance des moteurs. Les contrevenants devront être sévèrement sanctionnés. Tel est l'objectif de la présente proposition de loi.

Il est par ailleurs évident que notre proposition de loi aura également des effets bénéfiques sur l'environnement en général et sur la convivialité du trafic en particulier.

En effet, les cyclomoteurs pouvant atteindre des vitesses aussi élevées sont également une source non négligeable de pollution sonore.

Etant donné que notre proposition de loi instaure une interdiction d'importation, le Gouvernement devra, si elle est adoptée, en informer la Commission européenne selon la procédure prévue à cet effet. Quant au contenu, cette interdiction n'est toutefois pas contraire aux traités ou conventions européens. La France a, elle aussi, déjà interdit la fabrication et l'importation de ces pièces et a suivi à cet effet la procédure prévue en la matière.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article vise à interdire tout acte ayant un lien direct ou indirect avec des pièces permettant d'augmenter la puissance des cyclomoteurs. Sont ainsi visées les pièces fabriquées industriellement et destinées exclusivement à augmenter la puissance des cyclomoteurs.

En son § 2, cet article renforce l'interdiction existante de mise en circulation de cyclomoteurs « gonflés » en ce que, désormais, l'utilisation de ces véhicules sera interdite non seulement sur la voie publique mais également dans tous les lieux publics, ce qui implique, par exemple, que la police et la gendarmerie pourront procéder à des contrôles dans les cours

hoogst twijfelachtig is. Toch blijkt dit alles in de praktijk onvoldoende effectief te zijn. Dit heeft in belangrijke mate te maken met de daarjuist vermelde oorzaken.

Zo heeft een recent onderzoek in sommige secundaire onderwijsinstellingen in Vlaanderen uitgewezen dat de gemiddelde snelheid van de bromfietsen van categorie A 53,6 km per uur bedroeg, terwijl het gemiddelde vermogen voor de bromfietsen van de B-categorie lag op 68,8 km per uur. Hierbij moet opgemerkt worden dat dit « slechts » gemiddelden zijn : bij de A-categorie werden bromfietsen aangetroffen met een vermogen van 90 km per uur, en bij de B-bromfietsen zelfs met een vermogen van 120 km per uur.

De conclusie is duidelijk : een brongerichte aanpak van de verkeersonveiligheid bij de bromfietzers veronderstelt de invoering van een verbod van zulke onderdelen, vanaf de fabricage tot en met het gebruik. Bovendien moet ook paal en perk worden gesteld aan de andere, meer « ambachtelijke » wijzen om het vermogen van bromfietsen op te drijven. Overtredingen van dit verbod moeten zwaar gesanctioneerd worden. Dat is de inhoud van voorliggend wetsvoorstel.

Bij dit alles moet het ook duidelijk zijn dat dit wetsvoorstel ook gunstige effecten zal hebben op het leefmilieu in het algemeen en de verkeersleefbaarheid in het bijzonder.

Bromfietsen die deze veel te hoge snelheden kunnen produceren, zijn ook een belangrijke bron van geluidshinder.

Vermits dit wetsvoorstel ook een invoerverbod inhoudt, dient de Regering bij goedkeuring ervan de Europese Commissie op de hoogte te brengen volgens de procedure die daartoe is voorzien. Inhoudelijk levert zulk invoerverbod echter geen enkel probleem op met betrekking tot Europese verdragen en overeenkomsten. Ook Frankrijk keurde zulk fabricage- en invoerverbod reeds goed, en heeft terzake de geëigende procedure gevolgd.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel voert een verbod in van elke handeling die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met onderdelen die het vermogen van bromfietsen opdrijven. Hiermee worden die onderdelen bedoeld die industrieel worden gefabriceerd, om het vermogen van de bromfietsen op te drijven.

Alhoewel er reeds een verbod bestaat op het in het verkeer brengen van bromfietsen met opgedreven vermogen, wordt dit verbod hier verstrengd : niet alleen de openbare weg, maar ook alle openbare plaatsen zijn daarmee verboden terrein, wat voor gevolg heeft dat controles door politie en rijkswacht mogelijk worden, bijvoorbeeld op speelplaatsen van

de récréation des établissements scolaires. Ces contrôles pourront en outre porter non seulement sur les cyclomoteurs qui circulent effectivement mais également sur les cyclomoteurs non montés ou en stationnement. Il va sans dire que le contrôle des cyclomoteurs sur un terrain privé demeure interdit.

Art. 2

Cet article désigne les agents qualifiés pour effectuer les contrôles et fixe les sanctions applicables aux infractions. Etant donné qu'il y a lieu de faire la distinction entre les entreprises ou les professionnels et les utilisateurs (qui sont pour la plupart des jeunes gens), cet article prévoit également une différence pour ce qui est du taux de la peine, étant toutefois entendu qu'aucune distinction ne sera faite concernant l'acte proprement dit visant à trafiquer le cyclomoteur, du moins lorsque le contrevenant aura utilisé une pièce fabriquée industriellement destinée à augmenter la puissance du cyclomoteur.

Si l'utilisateur augmente la puissance de son cyclomoteur en utilisant une technique plus « artisanale », la peine sera plus légère : il se verra infliger une amende de 50 francs minimum assortie de la saisie du cyclomoteur prévue à l'article 3.

Art. 3

En cas de constatation d'une infraction à une disposition de la loi que nous proposons d'adopter, les pièces fabriquées industriellement seront irrémissiblement saisies et confisquées.

Le cyclomoteur dont la puissance aura été augmentée par un procédé quelconque sera irrémissiblement saisi lors de la constatation de l'infraction et il appartiendra au juge de décider si le véhicule doit être confisqué ou restitué à son propriétaire. Il ne fait aucun doute qu'à elle seule, cette sanction aura un effet dissuasif certain, étant donné que ses effets continueront à se faire sentir au cours d'une période relativement longue dans la vie quotidienne du jeune contrevenant.

onderwijsinstellingen. Het gaat bovendien niet alleen om rijdende bromfietsen, maar ook om aan de hand geleide of gestalde bromfietsen. Vanzelfsprekend blijven controles op bromfietsen op privaat terrein verboden.

Art. 2

Dit artikel wijst de bevoegde agenten voor de controles aan en stelt de sancties vast. Vermits er een onderscheid moet worden gemaakt tussen enerzijds de ondernemingen of professionelen en anderzijds de gebruikers (die meestal jongeren zijn) wordt er ook een onderscheid in strafmaat ingevoerd, waarbij er evenwel geen onderscheid wordt gemaakt betreffende de daad van de aanpassing van de bromfiets zelf, althans wanneer er een onderdeel wordt gebruikt dat industrieel werd gefabriceerd met de bedoeling het vermogen van de bromfiets op te drijven.

Indien de gebruiker het vermogen van zijn bromfiets op een eerder « ambachtelijke » wijze opdrijft, is de strafmaat lichter : een minimumboete van 50 frank, alsmede de inbeslagname, voorzien in artikel 3.

Art. 3

Industrieel gefabriceerde onderdelen worden bij vaststelling van de overtreding van deze wet zonder enige discussie in beslag genomen en verbeurd verklaard.

De bromfiets, waarvan het vermogen op welke wijze dan ook is opgedreven, wordt bij vaststelling zonder discussie in beslag genomen, en aan de rechter wordt overgelaten om hem verbeurd te verklaren of terug te geven. Ongetwijfeld is dit reeds een sanctie die haar doel niet zal missen, vermits zij concreet voelbaar zal zijn gedurende een relatief lange tijd in het dagelijkse leven van de jonge gebruiker.

J. ANSOMS

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

§ 1^{er}. Sont interdits la fabrication, l'importation, le transport, la possession en vue de vente, la vente, la distribution gratuite et le montage de pièces destinées à augmenter la puissance des cyclomoteurs, ainsi que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces pièces.

Par cyclomoteurs il faut entendre les véhicules définis comme tels dans le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

§ 2. La mise en circulation dans un lieu public de cyclomoteurs dont la puissance a été augmentée par un procédé quelconque est interdite.

Art. 2

§ 1^{er}. Les agents qualifiés visés dans le règlement général sur la police de la circulation routière sont chargés de rechercher les infractions à la présente loi.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Copie du procès-verbal est envoyée au contrevenant dans les huit jours de la constatation de l'infraction.

§ 2. Les agents visés au § 1^{er} peuvent, dans l'accomplissement de leur mission et pour autant que cela s'avère nécessaire, pénétrer librement dans les locaux d'exploitation autres que les laboratoires, centres d'étude, d'expérimentation ou de recherche des entreprises où sont fabriqués, assemblés, réparés, exposés, vendus ou loués des cyclomoteurs et leurs accessoires.

Ils peuvent consulter toutes écritures et documents dont la production est nécessaire pour l'accomplissement de leur mission de recherche des infractions; ils peuvent également en prendre des copies ou des extraits et obtenir toutes les explications qu'ils jugent utiles.

§ 3. Les contraventions à la présente loi sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de deux cents à dix mille francs ou de l'une de ces peines seulement.

L'amende minimale est ramenée à cinquante francs pour celui qui met un cyclomoteur en circulation dans un lieu public en violation des dispositions de l'article 1^{er}, § 2.

En cas de récidive dans les deux ans après une condamnation coulée en force de chose jugée pour la même infraction, la peine ne peut être inférieure au

WETSVOORSTEL

Artikel 1

§ 1. De fabricage, de invoer, het vervoer, het bezit met het oog op de verkoop, de verkoop, de gratis distributie, de montage alsmede het bieden van hulp of het geven van aanwijzingen bij het monteren van onderdelen die tot doel hebben het vermogen van bromfietsen te verhogen, is verboden.

Onder bromfietsen wordt verstaan de voertuigen zoals bepaald in het Algemeen Reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

§ 2. Het in het verkeer brengen op een openbare plaats van bromfietsen waarvan het vermogen op welke wijze dan ook is verhoogd, is verboden.

Art. 2

§ 1. De bevoegde personen, zoals bepaald in het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, zijn belast met het opsporen van de overtredingen van deze wet.

Zij stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet bewezen is.

Binnen de acht dagen na de vaststelling van de overtreding wordt een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder gestuurd.

§ 2. De in § 1 van dit artikel bedoelde personen hebben bij het uitoefenen van hun taak en voorzover het noodzakelijk is, vrije toegang tot de bedrijfslokalen, andere dan laboratoria en studie-, test- en onderzoekscentra, van de ondernemingen waar bromfietsen en de onderdelen ervan worden gefabriceerd, geassembleerd, hersteld, ten toon, te koop of te huur gesteld.

Zij kunnen inzage nemen van de bedrijfsboeken en bescheiden die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor het vervullen van hun taak om misdrijven op te sporen; zij kunnen tevens afschrift ervan nemen of uittreksels ervan maken en alle nodige uitleg daarover verkrijgen.

§ 3. Overtredingen van deze wet worden bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van tweehonderd tot tienduizend frank of met één van deze straffen alleen.

De minimale geldboete wordt teruggebracht tot vijftig frank voor degene die een bromfiets in het verkeer brengt op een openbare plaats in strijd met de bepalingen van artikel 1, § 2.

In geval van herhaling binnen twee jaar na een in kracht van gewijsde gegane veroordeling wegens dezelfde overtreding, mag de straf niet minder zijn dan

double de la peine prononcée lors de la précédente infraction.

Les tribunaux de police connaissent de ces infractions.

§ 4. Les personnes physiques et morales sont civilement responsables du paiement des amendes prononcées contre leurs organes ou préposés.

Art. 3

En cas de contestation d'une infraction à l'article 1^{er}, § 1^{er}, les pièces destinées à augmenter la puissance des cyclomoteurs sont saisies et confisquées.

En cas de constatation d'une infraction à l'article 1^{er}, § 2, le cyclomoteur est saisi. Le tribunal peut en prononcer la confiscation.

4 septembre 1992.

het dubbel van de straf die vroeger wegens dezelfde overtreding is uitgesproken.

De politierechtbanken nemen kennis van die overtredingen.

§ 4. De natuurlijke of rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de tegen hun organen of aangestelden uitgesproken geldboeten.

Art. 3

Bij vaststelling van overtreding van artikel 1, § 1, worden de onderdelen die tot doel hebben het vermogen van bromfietsen te verhogen, in beslag genomen en verbeurd verklaard.

Bij vaststelling van overtreding van artikel 1, § 2, wordt de bromfiets in beslag genomen. Hij kan door de rechtbank verbeurd verklaard worden.

4 september 1992.

J. ANSOMS
A. LEYSEN
T. MERCKX-VAN GOEY