

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

24 MARS 1994

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 21 juin 1985
relative aux conditions techniques
auxquelles doivent répondre tout
véhicule de transport par terre, ses
éléments ainsi que les accessoires
de sécurité**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, sont réglementées par la loi du 21 juin 1985, modifiée par la loi du 18 juillet 1990.

Lors de l'élaboration de cette loi, le législateur avait pensé que son contenu était suffisant pour délimiter les spécifications techniques minimales à respecter pour assurer une sécurité routière optimale du moins en ce qui concerne les véhicules en eux-mêmes, c'est-à-dire assurer une sécurité passive aussi efficace que possible.

L'expérience a toutefois montré qu'il importait de légiférer d'une manière plus précise pour éviter de mettre à disposition les éléments ou connaissances techniques permettant une transformation plus ou moins aisée des véhicules, spécialement des véhicules à deux roues.

Il faut savoir qu'en Belgique, les véhicules à deux roues sont répartis en trois catégories : les cyclomoteurs classe A, les cyclomoteurs classe B et les motocyclettes. La différence entre ces trois catégories réside essentiellement dans la vitesse des véhicules.

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

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

24 MAART 1994

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 21 juni
1985 betreffende de technische eisen
waaraan elk voertuig voor vervoer te
land, de onderdelen ervan, evenals
het veiligheidstoebehoren
moeten voldoen**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zijn gereguleerd door de wet van 21 juni 1985, gewijzigd door de wet van 18 juli 1990.

Bij de uitwerking van deze wet was de wetgever de mening toegedaan dat haar inhoud volstond om de minimale technische specificaties af te bakenen die moeten nageleefd worden om een optimale verkeersveiligheid te waarborgen, althans voor wat het voertuig zelf betreft. Zodoende zou een zo doeltreffend mogelijke maximale passieve veiligheid verzekerd zijn.

De ervaring heeft echter aangetoond dat een preciesere wetgeving noodzakelijk is om te voorkomen dat technische elementen of kennis ter beschikking worden gesteld die een min of meer gemakkelijke aanpassing van de voertuigen, inzonderheid de tweewielers, mogelijk maken.

In België zijn de tweewielers in drie categorieën onderverdeeld : de bromfietsen klasse A, de bromfietsen klasse B en de motorfietsen. Het onderscheid tussen deze drie categorieën heeft hoofdzakelijk betrekking op de snelheid van deze voertuigen.

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

Les cyclomoteurs de classe A ne peuvent dépasser 25 km/h, ceux de classe B 40 km/h, et les motocyclettes ne sont pas limitées.

Au niveau technique, il est parfaitement possible de concevoir un véhicule qui peut, selon les dispositions du moteur et de la chaîne cinématique, être soit un cyclomoteur classe A, soit un cyclomoteur classe B, soit une motocyclette. Ce cas de figure n'est plus une hypothèse mais bien une réalité. Ce sont les impératifs commerciaux de rentabilité qui ont amené les constructeurs à une telle conception de véhicules.

Malheureusement, ces avantages économiques ont une contrepartie défavorable sur la sécurité routière. En effet, il est possible pour tout un chacun avec une connaissance technique minimale, et moyennant l'achat de pièces adéquates, de transformer des véhicules ainsi conçus en des véhicules de classe supérieure, question vitesse. Ceci pose des problèmes importants pour la réglementation en matière de circulation étant donné que pour ces différentes classes de véhicules à deux roues interviennent des notions comme le port du casque et la détention éventuelle d'un permis de conduire dépendant de la vitesse maximale du véhicule.

Les statistiques ont prouvé que les modifications techniques des véhicules à deux roues sont fortement négatives sur le bilan de la sécurité routière particulièrement en ce qui concerne les jeunes conducteurs qui bien que manquant d'expérience conduisent des engins trafiqués ayant une vitesse maximale trop élevée.

Il importe donc de prendre des mesures aussi restrictives que possible pour protéger ces jeunes contre eux-mêmes. Pour ce faire, on vise à rendre quasi impossible la modification de la puissance et/ou de la vitesse des cyclomoteurs en circulation ou à mettre en circulation en prévoyant une interdiction allant de la fabrication d'éléments ou accessoires spéciaux pour parvenir à cet objectif jusqu'à l'aide au montage ou à la transformation du cyclomoteur en ce inclus la fourniture de plans et ou de conseils.

Le projet de loi a été adapté suivant l'avis du Conseil d'Etat.

*Le Ministre des Communications et
des Entreprises publiques,*

E. DI RUPO

*Le Ministre de la Justice et
des Affaires économiques,*

M. WATHELET

Zo is de snelheid van een bromfiets klasse A beperkt tot 25 km/u, deze van een bromfiets klasse B tot 40 km/u, terwijl aan de motorfietsen geen beperking is opgelegd.

Op technisch vlak is het volstrekt mogelijk een voertuig te ontwerpen dat, naargelang van de specificaties van de motor en van de overbrengingsorganen, zowel als bromfiets klasse A, als bromfiets klasse B of als motorfiets kan worden beschouwd. Dit is geen denkoefening, maar veeleer de werkelijkheid. Commerciële belangen zoals de rentabiliteit hebben de constructeurs tot het ontwerpen van dergelijke voertuigen aangezet.

Tegenover deze economische voordelen staat jammer genoeg de negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Aldus geconcipeerde voertuigen kunnen immers door elkeen met een minimale technische kennis en door de aankoop van passende onderdelen omgebouwd worden tot voertuigen van een hogere, snellere, klasse. Gezien de draagplicht van de valhelm of het eventuele bezit van een rijbewijs afhankelijk is van de maximale snelheid van het bestuurde voertuig, stelt dit belangrijke problemen in verband met de toepassing van de verkeersreglementering.

Statistieken hebben uitgewezen dat de technische verbouwingen van tweewielers een zeer nefaste invloed op de verkeersveiligheid hebben, inzonderheid in hoofde van de jonge bestuurders die, ondanks hun geringe rijervaring met opgefokte voertuigen, met een te hoge maximale snelheid rijden.

Uiterst strikte maatregelen ter bescherming van deze jongeren tegen zichzelf dringen zich dan ook op. Dartoe viseert men de verbouwingen — aan in het verkeer zijnde of in het verkeer te brengen bromfietsen — die een wijziging van het vermogen en/of van de snelheid tot doel hebben, praktisch onmogelijk te maken. Hiertoe wordt niet alleen een verbod ingesteld op de fabricatie van speciale onderdelen en toebehoren die dit mogelijk maken, maar tevens wordt elke hulp bij de montage of de aanpassing van de bromfiets strafbaar gesteld en dit met inbegrip van de levering van plannen en raadgevingen.

Het wetsontwerp werd aangepast volgens het advies van de Raad van State.

*De Minister van Verkeerswezen en
Overheidsbedrijven,*

E. DI RUPO

*De Minister van Justitie en
Economische Zaken,*

M. WATHELET

AVANT-PROJET DE LOI
soumis à l'avis du Conseil d'Etat

Avant-projet de loi modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Article 1^{er}

L'article 1^{er}, § 1^{er}, point 1, est complété par les alinéas suivants :

« Toute modification d'un véhicule homologué et destiné à être utilisé librement sur la voie publique, ne peut avoir pour effet de modifier la définition initiale du véhicule au niveau de sa structure, de sa motorisation ou des différents éléments mécaniques et électriques.

La fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, la vente et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs, sont interdites, ainsi que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux modifications autorisées par voie réglementaire et donnant lieu à une nouvelle homologation du véhicule ou permettant le déroulement des compétitions sur terrains privés ou balisés comme tels. »

Art. 2

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

VOORONTWERP VAN WET
voorgelegd aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Artikel 1

Artikel 1, § 1, punt 1 wordt aangevuld met volgende alinea's :

« Elke verbouwing van een goedgekeurd voertuig, bestemd voor vrij gebruik op de openbare weg, mag de oorspronkelijke beschrijving van het voertuig met betrekking tot zijn bouw, zijn motorisering of zijn verschillende mechanische en elektrische onderdelen, niet wijzigen.

De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, alsook alle hulp of advies bij de montage van deze uitrustingen, zijn verboden.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de reglementaire toegestane verbouwingen die aanleiding geven tot een nieuwe goedkeuring van het voertuig, noch op de verbouwingen die wedstrijden op privé- of op als dusdanig behkend terrein mogelijk maken. »

Art. 2

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre, Ministre de la Justice et des Affaires économiques et par le Vice-Premier Ministre, Ministre des Communications et des Entreprises publiques, le 11 octobre 1993, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi « modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité », a donné le 15 octobre 1993 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, alinéa 2, introduit par la loi du 15 octobre 1991 dans les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, l'urgence qui permet au ministre de demander que l'avis de la section de législation soit donné dans un délai ne dépassant pas trois jours doit être spécialement motivée. En l'occurrence, elle l'est :

« par la nécessité de réprimer le plus rapidement possible l'utilisation d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Actuellement, l'utilisation de tels équipements présente des effets désastreux pour la sécurité routière, notamment pour les jeunes conducteurs ».

*
* *

Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat doit se limiter à formuler les observations ci-après.

1. L'alinéa 1^{er} de la disposition en projet a pour but, selon l'exposé des motifs, « de limiter la possibilité de modification des véhicules immatriculés ou à immatriculer de manière à diminuer la gravité des blessures en cas d'accident par suite de la présence, à l'intérieur ou sur la carrosserie des véhicules, d'éléments ou d'accessoires non conformes à ceux prévus sur le véhicule homologué ».

A cette fin, il interdit « toute modification d'un véhicule homologué, destiné à être utilisé sur la voie publique » qui aurait « pour effet de modifier la définition initiale du véhicule au niveau de sa structure, de sa motorisation ou des différents éléments mécaniques ou électriques ».

Or, ce comportement est déjà réprimé, en vertu de l'article 1^{er}, § 1^{er}, 1 et de l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, et par l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Ainsi :

1° l'article 26, § 1^{er}, de l'arrêté du 15 mars 1968 dispose qu'aucun véhicule qui y est soumis ne peut être utilisé sur la voie publique s'il ne répond aux prescriptions de ce règlement; son article 3, § 3, interdit la mise en circulation sur la voie publique d'un châssis ou d'un véhicule autopor-

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 11 oktober 1993 door de Vice-Eerste Minister, Minister van Justitie en van Economische Zaken en door de Vice-Eerste Minister, Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verzocht hun, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen », heeft op 15 oktober 1993 het volgend advies gegeven :

Volgens artikel 84, tweede lid, dat bij de wet van 15 oktober 1991 is ingevoegd in de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de minister, wanneer hij vraagt dat het advies van de afdeling wetgeving binnen een termijn van ten hoogste drie dagen wordt gegeven, dat verzoek om spoedbehandeling met bijzondere redenen omkleden. In het onderhavige geval luidt de motivering aldus :

« par la nécessité de réprimer le plus rapidement possible l'utilisation d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Actuellement, l'utilisation de tels équipements présente des effets désastreux pour la sécurité routière, notamment pour les jeunes conducteurs ».

*
* *

Gelet op de korte termijn die hem is toegemeten, moet de Raad van State zich bepalen tot de volgende opmerkingen.

1. Volgens de memorie van toelichting houdt het eerste lid van de ontworpen bepaling « een (...) beperking in tot het verbouwen van ingeschreven of in te schrijven voertuigen teneinde de ernst van de kwetsuren bij ongevallen, toe te schrijven aan de aanwezigheid — binnenin of op het koetswerk van de voertuigen — van onderdelen of toebehoren die niet overeenstemmen met deze voorzien op het gehomologeerde voertuig (...) te verminderen ».

Daartoe wordt verboden : « Elke verbouwing van een goedgekeurd voertuig, bestemd voor gebruik op de openbare weg » waardoor « de oorspronkelijke beschrijving van het voertuig met betrekking tot zijn bouw, zijn motorisering of zijn verschillende mechanische en elektrische onderdelen, (gewijzigd zou worden) ».

Dat gedrag wordt echter reeds bestraft krachtens artikel 1, § 1, 1 en artikel 4, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, door het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, en door het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Aldus :

1° bepaalt artikel 26, § 1, van het besluit van 15 maart 1968 dat geen enkel voertuig waarop dat besluit van toepassing is op de openbare weg mag worden gebezigd, wanneer het niet voldoet aan de bepalingen van dat reglement; verbiedt artikel 3, § 3, van datzelfde besluit de ingebruik-

tant qui n'est pas en tous points conforme au type agréé; l'article 13 réglemente la modification des véhicules : il ressort de son paragraphe 2 que toute transformation apportée à un véhicule de telle manière qu'il ne soit plus conforme au procès-verbal d'agrément doit faire l'objet d'une dérogation à ce dernier;

2° l'article 4, § 6, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 établit une règle identique à celle de l'article 13 précité, pour ce qui concerne les transformations apportées aux cyclomoteurs et motocyclettes; son article 3, § 2, alinéa 1^{er}, interdit la mise en vente et la vente en vue de l'utilisation sur la voie publique ⁽¹⁾ ainsi que la mise en circulation sur la voie publique de cyclomoteurs et motocyclettes qui ne seraient pas en tous points conformes au type agréé; l'article 18.1. de ce même règlement prévoit aussi que le moteur des cyclomoteurs doit être conçu et réalisé de manière qu'aucun de ses éléments ne puisse être modifié aisément dans le but d'augmenter la vitesse du véhicule ⁽²⁾.

La disposition en projet est, par suite, inutile et doit être omise.

2. En raison des considérations de sécurité routière énoncées dans l'exposé des motifs, l'alinéa 2 en projet interdit :

« la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, la vente ⁽³⁾ et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs (...) ainsi que l'offre de service ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements ».

A cet égard, la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (C.I.C.I.) a décidé, le 5 octobre 1993, à l'occasion de l'association des Régions à l'élaboration du texte soumis à la section de législation du Conseil d'Etat, « (d'appuyer) unanimement l'avant-projet de loi présenté par le Ministre fédéral des Communications et des Entreprises publiques et destiné à interdire l'importation et la vente des kits de transformation ».

La question se pose, toutefois, si l'alinéa 3 de la disposition en projet n'est pas de nature à empêcher la réalisation du but poursuivi, en ce qu'il précise qu'il n'y aura pas infraction dans le chef du fabricant, de l'importateur ou du distributeur lorsque l'acquéreur de l'équipement, après avoir modifié le véhicule, ne met pas celui-ci en circulation sur la voie publique ou obtient une nouvelle homologation.

⁽¹⁾ Le second alinéa du paragraphe dispose toutefois que :

« toute vente, mise en vente ou publicité relatives à des véhicules ou éléments de véhicules qui ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique compte tenu de leur non-conformité au présent règlement, doit être assortie respectivement soit d'un écrit du vendeur soit d'un panneau soit d'une information indiquant clairement et visiblement cette restriction ».

Il paraît en résulter que seul le défaut de la publicité ainsi prévue constitue une infraction dans le chef du vendeur ou de la personne qui met en vente.

⁽²⁾ Une alternative à la répression que le projet tente d'organiser consisterait à compléter les règlements techniques de conditions d'agrément plus précises permettant, par les moyens techniques appropriés, de restreindre la simplicité des transformations visant à accroître la puissance ou la vitesse maximale des véhicules.

⁽³⁾ Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas pourquoi n'est pas pareillement réprimée l'offre en vente, que prévoient la plupart des textes qui interdisent totalement ou partiellement le commerce de certains objets.

neming op de openbare weg van een chassis of een zelfdragend voertuig, wanneer dit laatste niet geheel overeenkomt met het goedgekeurde type; regelt artikel 13 de wijziging van voertuigen; uit paragraaf 2 ervan blijkt dat voor elke verbouwing van een voertuig waardoor het niet meer overeenstemt met het proces-verbaal van goedkeuring, een afwijking van dat proces-verbaal vereist is;

2° geeft artikel 4, § 6, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 precies hetzelfde voorschrift als dat van het voormelde artikel 13, voor de verbouwingen van bromfietsen of motorfietsen; verbiedt artikel 3, § 2, eerste lid, van datzelfde koninklijk besluit het te koop stellen en de verkoop met het oog op aanwending op de openbare weg ⁽¹⁾, alsook het op de openbare weg in het verkeer brengen van voertuigen die niet volstrekt gelijkvormig zijn aan het goedgekeurde type; bepaalt artikel 18.1. van datzelfde reglement ook dat de motor van bromfietsen zodanig ontworpen moet zijn en gebouwd dat zijn onderdelen niet gemakkelijk kunnen worden gewijzigd met het doel de maximumsnelheid van het voertuig te verhogen ⁽²⁾.

De ontworpen bepaling is derhalve overbodig en behoort te vervallen.

2. Op grond van de overwegingen in verband met de verkeersveiligheid die in de memorie van toelichting worden vermeld, verbiedt het ontworpen tweede lid :

« de vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, de verkoop ⁽³⁾ en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, alsook alle hulp of advies bij de montage van deze uitrustingen ».

Wat dat betreft heeft de Interministeriële Conferentie voor verkeerswezen en infrastructuur (I.C.V.I.) van 5 oktober 1993, naar aanleiding van het betrekken van de Gewesten bij de uitwerking van de tekst die aan de afdeling wetgeving van de Raad van State is voorgelegd, beslist « haar eenparig akkoord (te geven) over het voorontwerp van wet dat door de federale Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven wordt voorgelegd en dat bestemd is om de invoer en de verkoop van ombouwkits te verbieden ».

De vraag rijst echter of het derde lid van de ontworpen bepaling niet in de weg staat aan het bereiken van het beoogde doel, doordat het bepaalt dat de fabrikant, de invoerder of de dealer de wet niet overtreedt wanneer de koper van de uitrusting, na het voertuig te hebben gewijzigd, het niet op de openbare weg in het verkeer brengt of een nieuwe goedkeuring verkrijgt. Volgens de inlichtingen

⁽¹⁾ Het tweede lid van de paragraaf luidt echter als volgt :

« De verkoop, het te koop stellen evenals de publiciteit betreffende voertuigen of voertuigonderdelen die, gelet op het feit dat zij niet voldoen aan de bepalingen van dit reglement, niet aangewend mogen worden op de openbare weg, moet respectievelijk vergezeld zijn van een geschreven document uitgaande van de verkoper hetzij van een bord, hetzij van een etiket welke bedoelde beperking duidelijk vermeldt ».

Daaruit lijkt voort te vloeien dat de verkoper of de persoon die te koop stelt het reglement alleen overtreedt wanneer de aldus voorgeschreven openbaarmaking ontbreekt.

⁽²⁾ Een alternatief voor de beteugeling die het ontwerp wil instellen kan erin bestaan de technische voorschriften aan te vullen met nauwkeuriger erkenningsvoorwaarden, waardoor, met de geschikte technische middelen, de verbouwingen om het vermogen of de maximumsnelheid van de voertuigen te verhogen bemoeilijkt worden.

⁽³⁾ De Raad van State ziet niet in waarom ook niet het te koop aanbieden wordt beteugeld, waarin wordt voorzien in de meeste teksten die de handel in bepaalde zaken geheel of gedeeltelijk verbieden.

Telle est, en effet, selon les informations communiquées au Conseil d'Etat, la portée de cette disposition ⁽¹⁾.

Les auteurs du projet font ainsi dépendre l'existence même de l'infraction instituée à l'alinéa 2, d'un élément matériel — la mise en circulation, sans nouvelle homologation, du véhicule transformé sur la voie publique — étranger au comportement de la personne à qui l'infraction sera imputée et dont la réalisation échappe totalement à sa volonté et même à son contrôle. En d'autres termes, un élément constitutif de l'infraction serait aléatoire parce que sa réalisation dépendrait du comportement délictueux d'un tiers. Un tel système n'est compatible, ni avec les exigences de la sécurité juridique, ni avec les principes généraux du droit pénal de la personnalité des peines et de l'inadmissibilité de la responsabilité pénale pour autrui.

L'avant-projet doit donc être fondamentalement revu.

La chambre était composée de

MM. :

C.-L. CLOSSET, *président de chambre*;

R. ANDERSEN,
J. MESSINNE, *conseillers d'Etat*;

M. PROOST, *greffier assumé*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. R. QUINTIN, référendaire adjoint.

Le Greffier,

M. PROOST

Le Président,

C.-L. CLOSSET

die aan de Raad van State zijn verstrekt, is dit immers de strekking van die bepaling ⁽¹⁾.

De stellers van het ontwerp doen het bestaan zelf van het bij het tweede lid ingestelde strafbare feit afhangen van een materieel feit — een verbouwd voertuig op de openbare weg in het verkeer brengen zonder nieuwe goedkeuring — een feit dat niets uit te staan heeft met het gedrag van de persoon aan wie het strafbare feit ten laste zal worden gelegd en waarvan de voltrekking totaal buiten zijn wil en zelfs buiten zijn controle geschiedt. Met andere woorden : een bestanddeel van het strafbare feit zou onzeker zijn, omdat de vervulling ervan zou afhangen van het strafbare gedrag van een derde. Zulk een systeem is niet verenigbaar met de vereisten van de rechtszekerheid, noch met de algemene strafrechtelijke beginselen van het persoonlijk karakter van de straffen en van de ontoelaatbaarheid van strafrechtelijke aansprakelijkheid voor een ander.

Het voorontwerp behoort dus grondig te worden herzien.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

C.-L. CLOSSET, *kamervoorzitter*;

R. ANDERSEN,
J. MESSINNE, *staatsraden*;

M. PROOST, *toegevoegd griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J.-L. PAQUET, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer R. QUINTIN, adjunct-referendaris.

De Griffier,

M. PROOST

De Voorzitter,

C.-L. CLOSSET

⁽¹⁾ La rédaction particulièrement ambiguë de l'alinéa 3 et le silence de l'exposé des motifs à ce sujet permettent de concevoir une autre interprétation. Elle consisterait à distinguer deux catégories d'équipements : ceux qui sont « autorisés par voie réglementaire » et les autres. Les fabricants, importateurs et autres personnes concernés par l'alinéa 2 ne seraient pénalement responsables qu'en cas de fabrication, importation, ..., des seconds. Ils échapperaient à toute poursuite dans le cas des premiers, et ceci quel que soit l'usage — licite ou illicite — qui serait fait de ces équipements par leurs utilisateurs. Une telle interprétation est cependant incompatible avec les explications fournies par le fonctionnaire délégué.

⁽¹⁾ De bijzonder dubbelzinnige redactie van het derde lid en het stilzwijgen van de memorie van toelichting daaromtrent maken een andere interpretatie mogelijk. Zo zou men twee categorieën van uitrustingen kunnen onderscheiden : de « reglementair toegestane » en de overige. De fabrikanten, invoerders en andere personen op wie het tweede lid van toepassing is, zouden alleen strafrechtelijk aansprakelijk zijn in geval van fabricage, invoer, ... van niet-reglementair toegestane uitrustingen. Voor reglementair toegestane uitrustingen zou geen vervolging tegen hen kunnen worden ingesteld, ongeacht of de gebruikers die uitrustingen geoorloofd of ongeoorloofd bezigen. Die interpretatie is echter onverenigbaar met de uitleg van de gemachtigde ambtenaar.

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques et de Notre Ministre de la Justice et des Affaires économiques, et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques et Notre Ministre de la Justice et des Affaires économiques, sont chargés de présenter en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

L'article 1^{er}, § 1^{er}, point 1, est complété par l'alinéa suivant :

« La fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, l'offre en vente, la vente et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs, sont interdites, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements. ».

Art. 2

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 14 mars 1994.

ALBERT

PAR LE ROI :

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Justitie en Economische Zaken en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Justitie en Economische Zaken zijn gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Artikel 1, § 1, punt 1 wordt aangevuld met volgend lid :

« De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren, zijn verboden. ».

Art. 2

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 14 maart 1994.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,*

E. DI RUPO

*Le Ministre de la Justice
et des Affaires économiques,*

M. WATHELET

*De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,*

E. DI RUPO

*De Minister van Justitie
en van Economische Zaken,*

M. WATHELET