

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1995-1996

13 MAART 1996

Wetsvoorstel tot invoering van een hoofdstuk IIIbis (nieuw) in titel IV van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968(1)

(Ingediend door de heer Erdman c.s.)

TOELICHTING

Het zogenaamd «opdrijven» van snor- en bromfietsen, waardoor deze hogere snelheden kunnen bereiken dan oorspronkelijk bedoeld was, is een ware plaag geworden. Jongeren laten hun snor- en bromfiets opdrijven om een hogere snelheid te kunnen halen. Op die wijze proberen ze aan de wettelijke beperkingen inzake leeftijd voor het besturen van motorvoertuigen te ontsnappen. De verkeerspolitie moet echter vaak vaststellen dat deze handelwijze zeer gevaarlijk is. De statistieken betreffende ongevalen met dodelijke of zwaargewonde slachtoffers van snor- en bromfietsgebruikers staven deze vaststelling.

In artikel 2 van het verkeersreglement d.d. 1 december 1975 worden de begrippen motorfiets, bromfiets en snorfiets gedefinieerd. Een bromfiets klasse A, die ook snorfiets wordt genoemd, is uitgerust met een motor met cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³, en rijdt niet sneller dan 25 km per uur. Een bromfiets klasse B is uitgerust met een motor met cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³, en rijdt niet

(1) Op enkele wijzigingen na, stemt dit wetsvoorstel overeen met het reeds op 26 mei 1992 in de Senaat ingediende Gedr. St. 367-1 (B.Z. 1991-1992).

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1995-1996

13 MARS 1996

Proposition de loi insérant un chapitre IIIbis (nouveau) au titre IV de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968(1)

(Déposée par M. Erdman et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La pratique consistant à trafiquer des cyclomoteurs et des mobyettes, pour que ceux-ci puissent atteindre des vitesses plus élevées que celles initialement prévues, est devenue un véritable fléau. Des jeunes font ainsi «pousser» leur cyclomoteur ou leur mobyette pour pouvoir atteindre des vitesses supérieures. Ils tentent d'échapper de cette façon aux limitations légales en ce qui concerne l'âge requis pour pouvoir conduire des véhicules à moteur. Toutefois, la police de la circulation routière doit souvent constater que ce procédé est très dangereux. Les statistiques des accidents mortels ou avec blessés graves survenus à des cyclomotoristes confirment ce constat.

L'article 2 du règlement du 1^{er} décembre 1975 sur la police de la circulation routière définit les notions de motocyclette, de cyclomoteur et de mobyette. Un cyclomoteur de classe A, aussi appelé mobyette, est équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³, et ne peut dépasser la vitesse de 25 km à l'heure. Un cyclomoteur de classe B est équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et ne

(1) La présente proposition de loi reprend, à quelques modifications près, celle qui a été déposée au Sénat le 26 mai 1992 sous le n° 367-1 (S.E. de 1991-1992).

sneller dan 40 km per uur. Een motorfiets is elk tweewielig motorvoertuig dat geen bromfiets is. Door de verhoging van het snelheidsvermogen van een bromfiets gaat hij dus tegelijk ook tot een andere categorie behoren.

In artikel 8 van het verkeersreglement wordt als minimumleeftijd voor het besturen van een motorfiets 18 jaar gesteld, en voor het besturen van een bromfiets 16 jaar. Wanneer een jongere een opgedreven bromfiets bestuurt waarvoor hij te jong is, is hij krachtens deze bepaling strafbaar. Deze overtreding gaat ook gepaard met een inbreuk op artikel 30 van de wet op het wegverkeer betreffende het rijbewijs. Bovendien zijn de jongere en zijn ouders niet meer verzekerd wanneer de bromfiets is opgedreven.

Niettegenstaande de wet van 5 april 1995, van kracht sinds 1 juli 1995, een nieuwe juridische grond biedt voor de inbeslagname van opgedreven snor- en bromfietsen, blijft er inzake aansprakelijkheid en preventie een hiaat in de wetgeving.

Te vaak wordt de opdrijving pas vastgesteld wanneer het te laat is, met name na een ongeval. Om te voorkomen dat dergelijke technische ingrepen in de toekomst nog worden uitgevoerd, is het noodzakelijk om de uitvoering ervan zelf strafbaar te stellen. Daarom wordt door het huidige voorstel een zelfstandig misdrijf ingevoerd in de wet betreffende de politie op het wegverkeer, waardoor strafbaar gesteld wordt, het verhogen van de maximumsnelheid van een motorvoertuig op verzoek van een persoon die de vereiste leeftijd niet heeft bereikt.

Dit voorstel is als het ware complementair bij de wet van 5 april 1995 die handelt over de technische vereisten waaraan bromfietsen moeten voldoen.

Het voorgestelde wetsartikel is te vergelijken met sommige bepalingen uit de wetgeving op de beteugeling van de openbare dronkenschap d.d. 14 november 1939, waardoor ook personen strafbaar gesteld worden die meehelpen aan het mogelijk maken van het ongewenste gedrag van de minderjarige.

De veroordeling tot het misdrijf waarvan de invoering wordt voorgesteld zal uiteraard ook belangrijke gevolgen hebben voor de burgerlijke verantwoordelijkheid van degene die de bromfiets heeft aangepast. Deze persoon zal immers medeaansprakelijk gesteld kunnen worden voor de schade die uit een ongeval met een minderjarige voortkomt. De voorgestelde regeling houdt daarom ook een vrijwaring in van de rechten van de benadeelde partij die betrokken is bij een ongeval met een opgedreven bromfiets. Deze slachtoffers, die in dergelijke gevallen niet vergoed

peut dépasser la vitesse de 40 km à l'heure. Une motocyclette désigne tout véhicule à moteur à deux roues qui n'est pas un cyclomoteur. En augmentant la puissance d'un cyclomoteur, on le fait donc en même temps accéder à une autre catégorie.

L'article 8 du règlement sur la police de la circulation routière fixe l'âge minimal requis pour conduire une motocyclette à dix-huit ans, et celui pour conduire un cyclomoteur à seize ans. Lorsqu'un jeune n'ayant pas l'âge requis conduit un cyclomoteur dont la puissance a été augmentée, il est, en vertu de cette disposition, passible d'une peine. Ce délit s'accompagne d'une infraction à l'article 30 de la loi sur la police de la circulation routière, infraction relative au permis de conduire. Par ailleurs, le jeune et ses parents ne sont plus assurés lorsque le cyclomoteur a été trafiqué.

Bien que l'on dispose avec la loi du 5 avril 1995, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1995, d'une base juridique nouvelle pour saisir les mobbylottes et les cyclomoteurs trafiqués, la législation continue à présenter une lacune sur le plan de la responsabilité et de la prévention.

Trop souvent, l'augmentation de puissance n'est constatée que lorsqu'il est trop tard, à savoir après un accident. Afin de prévenir de telles interventions techniques à l'avenir, il est nécessaire d'en réprimer l'exécution elle-même. C'est pourquoi la présente proposition insère dans la loi relative à la police de la circulation routière un délit distinct, qui rend punissable l'augmentation de la vitesse maximale d'un véhicule à moteur réalisée à la demande d'une personne qui n'a pas atteint l'âge requis.

La présente proposition vient en quelque sorte compléter la loi du 5 avril 1995, qui fixe les conditions techniques auxquelles les cyclomoteurs doivent répondre.

L'article proposé est comparable à certaines dispositions de la législation du 14 novembre 1939 relative à la répression de l'ivresse dans un lieu public, laquelle rend également passibles d'une peine les personnes qui contribuent à rendre possible le comportement indésirable du mineur.

La condamnation du chef du délit que nous proposons de créer aura évidemment aussi des conséquences importantes pour la responsabilité civile de celui qui a adapté le cyclomoteur. Cette personne pourra, en effet, être considérée comme coresponsable des dommages découlant d'un accident où est impliqué un mineur. C'est pourquoi la réglementation proposée garantit les droits de la partie lésée qui est prise dans un accident dû à un cyclomoteur dont la puissance a été trafiquée. En effet, ces victimes, qui, en pareil cas, ne sont pas indemnisées par l'assurance du

worden door de verzekering van de minderjarige, zullen immers hun schadeis kunnen richten tot degene die de verhoogde snelheid heeft mogelijk gemaakt.

Frederik ERDMAN.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In titel IV van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt een nieuw hoofdstuk IIIbis ingevoegd, luidend als volgt:

«*Hoofdstuk IIIbis*

Aanpassen van motorvoertuigen op verzoek van jeugdige bestuurders

Art. 32bis. — Met een geldboete van 100 frank tot 1 000 frank wordt gestraft hij die wetens en op verzoek van een persoon die geen 18 jaar is, een bromfiets klasse A opdrijft tot een bromfiets klasse B, of een bromfiets klasse B opdrijft tot een motorfiets.»

Frederik ERDMAN.
Jacques D'HOOGHE.
Philippe MAHOUX.
Charles-Ferdinand NOTHOMB.
Jan LOONES.
Pierre JONCKHEER.
Eddy BOUTMANS.

mineur, pourront réclamer des dommages et intérêts à la personne qui a rendu possible l'augmentation de la vitesse.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Au titre IV de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, il est inséré un chapitre IIIbis (nouveau), libellé comme suit:

«*Chapitre IIIbis*

Adaptation de véhicules à moteur à la demande de jeunes conducteurs

Art. 32bis. — Est puni d'une amende de 100 francs à 1 000 francs, quiconque a, sciemment et à la demande d'une personne qui n'a pas dix-huit ans, transformé un cyclomoteur de classe A en cyclomoteur de classe B, ou transformé un cyclomoteur de classe B en motocyclette.»