

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

21 JUIN 2006

Proposition de résolution visant à rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs

(Déposée par M. Jan Steverlynck)

DÉVELOPPEMENTS

A. Un moyen simple mais efficace de rendre la circulation routière plus sûre et de limiter les vols

Les cyclomoteurs et les scooters sont d'importants moyens de mobilité. Ils sont populaires non seulement auprès des jeunes, mais aussi auprès des personnes moins aisées qui les considèrent comme un moyen de substitution à la voiture, plus chère, leur permettant de ne pas trop sacrifier en termes de mobilité. Par ailleurs, dans les zones à forte densité de trafic, ils constituent un moyen de déplacement très prisé pour les petites distances, comme on a pu le constater lors des importants travaux de voirie réalisés sur le ring d'Anvers. Les gens veulent conserver leur mobilité et choisissent donc un moyen de transport adapté. Pendant la période des travaux, les ventes de scooters ont explosé dans la région (1).

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 dispose en son article 1^{er}, § 5, que 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.

(1) *Source*: FEBIAC

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

21 JUNI 2006

Voorstel van resolutie tot het verplicht maken van een nummerplaat voor bromfietsen

(Ingediend door de heer Jan Steverlynck)

TOELICHTING

A. Een eenvoudige doch efficiënte maatregel voor een veiliger wegverkeer, en beperking van diefstal

Bromfietsen en scooters zijn belangrijke mobiliteitsmiddelen. Zij zijn niet alleen succesvol bij de jeugd, maar ook bij de minvermogende die ze als alternatief voor de dure wagen gebruikt, zonder al te veel aan mobiele autonomie te moeten inboeten. Maar ook in zones met een hoge verkeersdichtheid zijn ze een veelgebruikt verplaatsingsmiddel voor korte afstanden. Dat is gebleken tijdens de grote wegwerkzaamheden aan de Ring rond Antwerpen. Mensen willen mobiel blijven en kiezen daarvoor een aangepast vervoermiddel. In die periode is het aantal scooterverkopen in de regio spectaculair gestegen (1).

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, bepaalt in artikel 1, § 5, dat 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.

(1) *Bron*: FEBIAC.

Cependant, depuis toujours, de nombreux cyclomoteurs classe A et classe B font l'objet de modifications techniques qui leur permettent d'atteindre des vitesses parfois deux fois plus élevées que la vitesse légalement autorisée.

En augmentant la puissance de ces cyclomoteurs, les conducteurs souvent jeunes commettent toute une série d'infractions graves, dont ni eux, ni leurs parents, qui ne sont souvent pas au courant, n'évaluent bien les conséquences :

— Si la puissance du cyclomoteur est augmentée de manière qu'il puisse rouler à une vitesse supérieure à la vitesse fixée légalement, il ne satisfait pas aux exigences du règlement technique.

— Par conséquent, ce cyclomoteur n'est pas valablement assuré.

— Les personnes qui roulent sur ce cyclomoteur ne sont généralement pas en possession d'un permis de conduire valable pour ce type de véhicule.

— Lorsque la puissance d'un cyclomoteur est augmentée de manière qu'il puisse rouler à plus de 45 km/h, il s'agit, selon la loi, d'une motocyclette. Une moto doit être immatriculée et la plaque d'immatriculation qui lui est attribuée doit être apposée sur le véhicule. En conséquence, le conducteur d'un tel véhicule commet également une infraction en matière d'immatriculation.

— Souvent, les conducteurs de ces véhicules sont mineurs, alors qu'il faut avoir au moins 18 ans pour conduire une moto à une vitesse supérieure à 45 km/h sur la voie publique.

— Un cyclomoteur classe A doit toujours emprunter la piste cyclable, un cyclomoteur classe B peut l'emprunter à l'extérieur des agglomérations, à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers (art. 9.1.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975). Une moto ne peut par contre jamais rouler sur une piste cyclable.

Il est généralement difficile pour les services de police d'intercepter les contrevenants qui se faufilent aisément et sont anonymes. Ils ne peuvent souvent le faire qu'au moyen d'actions ciblées. En effet, les conducteurs des cyclomoteurs ne peuvent être identifiés que par leur carte d'identité. Ils échappent donc aussi aux contrôles de vitesse par radar et même contrôles de vitesse effectués par des agents.

Un grand nombre de problèmes concernant les cyclomoteurs pourraient être résolus par l'immatriculation de ces véhicules auprès de la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) et par l'obligation d'apposer sur ceux-ci une plaque d'immatriculation d'un coût raisonnable. Les contrôles de vitesse pourront alors être effectués efficacement par les

Nochtans is het een oud zeer dat veel bromfietsen van zowel klasse A als B door technische aanpassingen snelheden kunnen halen die soms het dubbele bedragen van wat wettelijk toegelaten is.

Door het opdrijven van deze bromfietsen begaan de vaak jeugdige bestuurders een hele reeks zware inbreuken, waarvan zijzelf noch de vaak onwetende ouders de gevolgen goed en wel inschatten :

— Indien de bromfiets opgedreven is boven de wettelijk bepaalde snelheid, voldoet de bromfiets in de eerste plaats al niet aan de eisen van het technisch reglement.

— Bijgevolg is een bromfiets die opgedreven is, ook niet geldig verzekerd.

— Indien men een opgedreven bromfiets bestuurt is men doorgaans niet in het bezit van een daarvoor geldig rijbewijs.

— Indien men een bromfiets opdrijft boven de 45 km/u is dit voor de wet een motorfiets. Een motorfiets moet ingeschreven zijn en de aan de motorfiets toegekende nummerplaat moet op het voertuig aangebracht zijn. Bijgevolg begaat men ook een overtreding op het gebied van de inschrijving.

— Meestal is de bestuurder ook minderjarig, terwijl men om met een motorfiets meer dan 45 km/u op de openbare weg te mogen rijden minstens 18 jaar oud moet zijn.

— Een bromfiets klasse A moet steeds het fietspad volgen, een bromfiets klasse B mag dit enkel buiten de bebouwde kom op voorwaarde dat hij daarmee de andere gebruikers daarvan niet in gevaar brengt (art. 9.1.2 K.B. 01/12/1975). Een motorfiets mag dit evenwel nooit.

De politiediensten hebben het veelal moeilijk de zeer wendbare en anonieme overtredders te intercepteren, en kunnen dit vaak alleen via gerichte acties. De bestuurders van bromfietsen zijn immers slechts identificeerbaar aan hun identiteitsbewijs. Daardoor ontsnappen zij ook aan snelheidscontroles via flitspalen en zelfs aan bemande snelheidscontroles.

Een heleboel problemen met bromfietsen zou opgelost geraken door deze voertuigen bij de DIV in te schrijven en tegen een redelijke kostprijs van een nummerplaat te voorzien. Pas dan kunnen snelheidscontroles efficiënt op de gebruikelijke manieren met radarsystemen gebeuren. Ook andere verkeersovertredingen kunnen worden vastgesteld

méthodes usuelles reposant sur l'utilisation des systèmes radar. D'autres infractions au code de la route pourront également être constatées sans que le conducteur doive être intercepté pour identification.

Les fraudes aux assurances et les vols pourront également être dépistés plus aisément. Grâce au registre de la DIV, on pourra à terme se faire une idée claire du nombre de véhicules et d'utilisateurs, sur lequel on est réduit aux hypothèses à l'heure actuelle.

B. La situation à l'étranger: la Belgique doit suivre le bon exemple

a) France

En France, l'article 19 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 prévoit que tous les véhicules à moteur à deux roues doivent disposer d'une « carte grise », à savoir un certificat d'immatriculation. Le décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003 « relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs ainsi qu'aux coupons détachables de carte grise » dispose en outre que tous les « cyclomoteurs » (1) mis pour la première fois en circulation à compter du 1^{er} juillet 2004 doivent être munis d'une plaque d'immatriculation (2). Cette plaque d'immatriculation doit être demandée par le vendeur et délivrée à la vente.

Pour les cyclomoteurs déjà en circulation, cette obligation vaudra à compter d'une date à déterminer par le ministre et, au plus tard, à compter du 30 juin 2009. Entre-temps, les propriétaires de ces véhicules peuvent demander volontairement une plaque d'immatriculation.

En France aussi, la mesure prise visait principalement à améliorer la sécurité routière, à lutter contre le vol, et aussi à mieux contrôler l'augmentation de la puissance des moteurs, qui est à l'origine de nuisances sonores et environnementales.

Il convient de souligner qu'en France, la plaque d'immatriculation d'un cyclomoteur est indissociablement liée à un cyclomoteur spécifique et est donc transmise lors de la vente de celui-ci. Le vendeur doit en cette occasion remettre aux services compétents un document de reprise signé par l'acheteur.

(1) Article R311-1 code de la route: véhicule à deux ou trois roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.

(2) Article 15 Décret n° 2003-1186.

zonder de bestuurder te moeten tegenhouden voor identificatie.

Verzekeringsfraude en diefstal kunnen makkelijker worden opgespoord. Het register van de DIV zal op termijn een duidelijk beeld kunnen geven over het aantal voertuigen en over de gebruikers, gegevens waarover heden alleen gissingen bestaan.

B. De situatie in het buitenland: België dient het goede voorbeeld te volgen

a) Frankrijk

In Frankrijk bepaalt artikel 19 van de wet n° 2001-1062 van 15 november 2001 dat alle tweewielige motoraangedreven rijtuigen moeten beschikken over een « grijze kaart » of inschrijvingsbewijs. Voorts bepaalt het Décret n° 2003-1186 van 11 december 2003 « relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs ainsi qu'aux coupons détachables de carte grise » dat alle vanaf 1 juli 2004 nieuw in het verkeer gebrachte « cyclomoteurs » (1) moeten voorzien zijn van een nummerplaat (2). Deze nummerplaat dient door de verkoper te worden aangevraagd en afgeleverd bij verkoop.

Voor tevoren in het verkeer gebrachte bromfietsen zal deze verplichting gelden op een door de minister te bepalen datum die niet later mag zijn dan 30 juni 2009. Ondertussen mogen de bezitters van deze laatste bromfietsen wel vrijwillig een nummerplaat aanvragen.

Ook hier waren de basisdoelstellingen het vergroten van de verkeersveiligheid en het tegengaan van diefstal, maar ook de mogelijkheid het opdrijven, dat zowel geluidshinder als milieuhinder veroorzaakt, beter te kunnen controleren.

Er weze verduidelijkt dat een nummerplaat van een bromfiets in Frankrijk onlosmakelijk verbonden is met deze bromfiets, en dus mee overgaat bij verkoop. De verkoper moet bij die gelegenheid een door de koper ondertekend document van overname bezorgen aan de bevoegde diensten.

(1) Artikel R311-1 code de la route: 2-of driewielig rijtuig waarvan de snelheid door constructie 45km/u niet overschrijdt en niet meer dan 50cm³ voor verbrandingsmotoren of 4 Kw voor andere motoren.

(2) Artikel 15 Décret nr. 2003-1186.

b) Pays-Bas

La loi du 12 mai 2005 modifiant la loi sur le code de la route de 1994 ainsi qu'un certain nombre d'autres lois relatives à l'introduction d'un système d'immatriculation des cyclomoteurs et instaurant des mesures de transition en la matière a imposé la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs correspondant à nos cyclomoteurs de classe A.

Les immatriculations ont débuté le 1^{er} septembre 2005. Depuis cette date, tous les nouveaux cyclomoteurs vendus doivent obligatoirement être munis d'un certificat d'immatriculation et d'une plaque d'immatriculation.

Les propriétaires des cyclomoteurs déjà en circulation sont également tenus de demander un certificat d'immatriculation. Pour ce faire, ils doivent d'abord s'adresser à une société agréée par les pouvoirs publics qui effectuera un contrôle. Durant celui-ci, certaines données techniques importantes sont enregistrées. Il s'agit notamment de la marque, de la dénomination commerciale, du numéro d'identification (numéro de châssis), du numéro de moteur et du numéro d'homologation. Ce contrôle ne correspond donc pas à un contrôle automobile au cours duquel des aspects techniques sont effectivement vérifiés.

Les demandes de certificat d'immatriculation peuvent être introduites jusqu'au 31 octobre 2006 inclus. À compter du 1^{er} janvier 2007, aux Pays-Bas, les cyclomoteurs ne pourront rouler sur la voie publique que s'ils sont munis d'un certificat d'immatriculation et d'une plaque d'immatriculation.

Afin de lutter contre la fraude à la vente et de décourager le vol, un «registre des cyclomoteurs volés» peut être consulté en ligne sur le site web du *Rijksdienst Wegverkeer* (Service de la circulation routière). Tout propriétaire d'un cyclomoteur ou candidat à l'achat peut ainsi vérifier rapidement et simplement si le cyclomoteur qu'il possède ou qu'il se propose d'acheter a été volé. Il va de soi que les cyclomoteurs volés ne peuvent être immatriculés.

C. Suggestions d'adaptations simples à apporter à la réglementation en vigueur

En vue d'atteindre l'objectif précité, il suffit d'adapter 2 articles dans la réglementation en vigueur :

— à l'article 1^{er}, 6^o, *b*), de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, il y a lieu d'insérer les cyclomoteurs et leur définition. Les cyclomoteurs seront ainsi ajoutés à la définition des «véhicules» dans cet arrêté royal, de sorte qu'ils seront soumis à l'obligation d'immatriculation et

b) Nederland

De wet van 12 mei 2005 «tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen alsmede vaststelling van overgangsbepalingen in verband daarmee» heeft voor brom- en snorfietsen (de Nederlandse benaming voor klasse A-bromfietsen) een verplichte nummerplaat ingevoerd.

De kentekenregistratie is begonnen op 1 september 2005. Vanaf dat moment mochten nieuwe brom- en snorfietsen alleen nog maar verkocht worden met eigen kentekenbewijs en kentekenplaat.

Voor alle andere brom- en snorfietsen dienen hun eigenaren vanaf deze datum een eigen kentekenbewijs aan te vragen. De eigenaar moet hiervoor eerst naar een door de overheid erkend bedrijf stappen dat voor hem of haar de schouwing uitvoert. Tijdens de schouwing worden enkele belangrijke technische gegevens opgenomen, zoals het merk, de handelsbenaming, identificatienummer (chassisnummer), motornummer en typegoedkeuringsnummer. Daarmee is de schouwing duidelijk een ander proces dan een keuring, waarbij technische aspecten daadwerkelijk onderzocht worden.

Het aanvragen van een eigen kentekenbewijs is mogelijk tot en met 31 oktober 2006. Met ingang van 1 januari 2007 mogen brom- en snorfietsen in Nederland alleen nog maar met eigen kentekenbewijs en kentekenplaat op de openbare weg rijden.

Teneinde fraude bij verkoop tegen te gaan, en diefstal te ontmoedigen, is op de webstek van de Rijksdienst Wegverkeer het «gestolen bromfietsenregister» online raadpleegbaar. Zodoende kan elke bromfietsbezitter of elke kandidaat-koper snel en eenvoudig nagaan of hij of zij een gestolen bromfiets in het bezit heeft of aangeboden krijgt. Het spreekt voor zich dat gestolen bromfietsen geen kenteken krijgen.

C. Suggesties voor eenvoudige aanpassingen van de vigerende regelgevingen

Teneinde bovenstaande bedoeling te bereiken dienen in de vigerende regelgeving slechts 2 artikelen te worden aangepast :

— in artikel 1, 6^o, *b*), van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, dienen de bromfietsen en hun definitie te worden ingevoegd. Zodoende worden bromfietsen toegevoegd aan de definitie van «voertuigen» in dit koninklijk besluit zodat zij worden onderworpen aan

d'apposition d'une plaque d'immatriculation. Le mieux est de baser la définition du cyclomoteur sur celle contenue à l'article 2.17 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 qui couvre aussi bien les cyclomoteurs classe A que les cyclomoteurs classe B.

— L'article 2, § 2, 10^o, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, qui prévoit actuellement une exception à l'obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs, pourra être complété par une mesure transitoire afin qu'à titre transitoire, les cyclomoteurs déjà en circulation ne soient pas soumis à l'obligation d'immatriculation. La demande d'immatriculation pourrait se faire dans la phase transitoire sur une base volontaire, de la même manière que la demande existante. Les Pays-Bas et la France ont également prévu une phase transitoire de plusieurs années.

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat

A. Rappelant le souci qui l'anime d'accroître la sécurité de la circulation routière;

B. Préoccupé en particulier par le fait que des cyclomoteurs dont la puissance motrice a été illégalement augmentée sont dans bien des cas à l'origine d'accidents de la route qui font fréquemment des victimes chez les jeunes, mineurs ou non, qu'ils soient conducteurs ou passagers;

C. Compte tenu du fait qu'en l'absence de plaque minéralogique sur les cyclomoteurs, il est très difficile de prendre en flagrant délit, par contrôle radar, les conducteurs qui enfreignent la limite de vitesse de 45 km/h;

D. Préoccupé par le grand nombre de vols de cyclomoteurs par rapport aux autres engins motorisés;

E. Soulignant que le recel et l'utilisation de cyclomoteurs volés sont facilités par le fait qu'ils ne sont pas identifiables, sauf inspection minutieuse à l'arrêt;

de daarin vastgestelde verplichting tot inschrijving en het voorzien zijn van een nummerplaat. De definitie van bromfiets is het best gebaseerd op de definitie vervat in art. 2.17 van het koninklijk besluit van 1 december 1975, en omvat zodoende zowel de bromfietsen klasse A als klasse B.

— Het artikel 2 § 2, 10^o van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, dat momenteel een uitzondering van inschrijving voorziet voor bromfietsen, kan worden gewijzigd in een overgangsmaatregel zodat de reeds in het verkeer gebrachte bromfietsen in een overgangsfase, niet verplicht worden tot inschrijving. De aanvraag tot inschrijving zou in deze overgangsfase evenwel vrijwillig kunnen gebeuren, op dezelfde wijze als de bestaande aanvraag. Ook Nederland en Frankrijk hebben in een overgangsfase van een aantal jaren voorzien.

Jan STEVERLYNCK.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat

A. Gewag makend van zijn inzet tot het verhogen van de veiligheid van het wegverkeer;

B. In het bijzonder zijn bezorgdheid uitend over het feit dat bromfietsen in vele gevallen door het wederrechtelijk opdrijven van hun snelheid bron zijn van verkeersongevallen, waar vaak zeer jonge personen, al dan niet minderjarigen, het slachtoffer van zijn als bestuurder of bijzitter;

C. Gelet op het feit dat, bij gebreke aan nummerplaat voor brommers, betrapping op heterdaad van de overtreders van de snelheidslimiet van 45 km/u, al dan niet door middel van radarcontrole, zeer moeilijk is;

D. Zijn bezorgdheid uitend over het grote aantal diefstallen van bromfietsen in vergelijking met andere gemotoriseerde voertuigen;

E. Erop wijzend dat de heling en het gebruik van gestolen bromfietsen wordt vergemakkelijkt door het feit dat zij, behoudens nauwkeurige inspectie bij stilstand, niet identificeerbaar zijn;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT :

De suivre l'exemple des réglementations néerlandaise et française et, en adaptant la réglementation existante édictée par arrêté royal :

A) d'instaurer une immatriculation obligatoire et l'obligation de porter une plaque d'immatriculation pour les cyclomoteurs et

B) dans l'intérêt de la sécurité routière, de rendre cette règle applicable immédiatement aux cyclomoteurs nouvellement achetés et de prévoir une période transitoire pour les cyclomoteurs déjà en circulation.

7 juin 2006.

VRAAGT DE REGERING :

Het voorbeeld hieromtrent van de Nederlandse en Franse regelgeving te volgen, en zodoende, door aanpassing van de bestaande regelgeving, uitgevaardigd bij koninklijk besluit :

A) een verplichte nummerplaat en inschrijving in te voeren voor bromfietsen

B) deze regeling in het belang van de verkeersveiligheid onmiddellijk verplicht van toepassing te maken op nieuw aangekochte bromfietsen, en een overgangstermijn te voorzien voor de reeds in circulatie zijnde bromfietsen.

7 juni 2006.

Jan STEVERLYNCK.