

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2010-2011

---

25 NOVEMBRE 2010

---

## Proposition de loi instaurant l'obligation de plaques d'immatriculation pour tout cyclomoteur circulant sur la voie publique

(Déposée par Mme Vanessa Matz)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 6 février 2009 (doc. Sénat, n<sup>o</sup> 4-1167/1 - 2008/2009).

L'introduction de plaques d'immatriculation pour les cyclomoteurs est une des recommandations présentées lors des récents États généraux pour la sécurité routière. Selon la Commission fédérale pour la sécurité routière, « l'introduction de plaques d'immatriculation est considérée comme une mesure de soutien de la politique de répression et un moyen de lutter contre les cyclomoteurs trafiqués, à l'origine de bon nombre d'accidents impliquant des jeunes » (1).

En effet, en Belgique, près d'un accident sur huit implique un cyclomoteur ! De ces accidents, la moitié des cyclomotoristes tués ou gravement blessés ont entre seize et vingt ans, ce qui indique que les motards de ces âges ont un plus grand risque d'être impliqués dans un accident, et donc que les programmes de formation et d'entraînement pratique à la conduite devraient se focaliser sur ces tranches d'âges pour réduire leur taux d'implication dans les accidents.

L'utilisation d'un cyclomoteur constitue, pour les jeunes de seize à vingt ans, le premier accès possible à la motorisation. C'est également la concrétisation d'un rêve. Dans la plupart des pays européens, l'utilisation

---

(1) Rapport de la Commission fédérale pour la sécurité routière, recommandation 5.12, États généraux de la sécurité routière, Bruxelles, 12 mars 2007, p. 31.

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2010-2011

---

25 NOVEMBER 2010

---

## Wetsvoorstel houdende verplichting om alle bromfietsen die op de openbare weg rijden met een nummerplaat uit te rusten

(Ingediend door mevrouw Vanessa Matz)

---

### TOELICHTING

---

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 6 februari 2009 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 4-1167/1 - 2008/2009).

De invoering van nummerplaten voor bromfietsen is een van de aanbevelingen die op de jongste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid werden geformuleerd. De aanbeveling betreft « de invoering van nummerplaten voor bromfietsen als ondersteuning van het handhavingsbeleid en een middel in de strijd tegen de « opgefokte bromfietsen » die aan de basis van heel wat ongevallen met jongeren liggen » (1).

In België is bij bijna één op de acht ongevallen een bromfiets betrokken ! De helft van de bromfietzers die daarbij gewond raken of overlijden, is tussen zestien en twintig jaar oud. Dat betekent dat motorrijders van die leeftijdsgroep meer kans op een ongeval hebben en dat er in het theoretische en het praktische onderdeel van de rijopleiding dan ook meer aandacht naar die leeftijdsgroepen moet gaan om hun aandeel in de ongevallenstatistieken terug te dringen.

Voor jongeren tussen zestien en twintig jaar is een bromfiets de eerste stap naar gemotoriseerde mobiliteit. Voor velen is de aankoop ervan een droom die werkelijkheid wordt. In de meeste Europese landen

---

(1) Verslag van de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid, aanbeveling 5.12, Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, Brussel, 12 maart 2007, blz. 31.

des cyclomoteurs est essentiellement le fait des adolescents (1). Le coût d'un tel engin renforce également son accessibilité pour des jeunes.

Le marché de l'occasion et de la revente par petites annonces est également foisonnant dans le domaine des cyclomoteurs. Par ailleurs, dans les zones urbaines à forte densité de circulation, les cyclomoteurs constituent un moyen de locomotion rapide très prisé.

En moyenne, selon une étude de Lara Vensentini et Kenny Bos de 2006, un cyclomotoriste court quinze fois plus de risques d'être impliqué dans un accident qu'un automobiliste (2). Selon l'étude SWOV, ce taux de risque est trente fois plus élevé (3).

Selon les statistiques officielles de 2005, près de 6 000 cyclomotoristes ont été victimes d'un accident corporel dans notre pays, ce qui représente plus de seize accidents quotidiens.

À ces données statistiques viennent s'ajouter tous les accidents, vraisemblablement nombreux, qui n'ont pas fait l'objet de constatations par la police, en particulier les accidents n'impliquant qu'un cyclomotoriste seul.

Dans ces accidents, ceux impliquant des cyclomoteurs de classe A sont légèrement plus nombreux que ceux mettant en cause la classe B. Mais surtout, l'ensemble de ces accidents impliquant un cyclomotoriste concerne 11,6% des accidents sur nos routes. En 2005, sur les 49 286 accidents corporels qui ont été recensés sur l'ensemble de notre réseau routier, 5 717 impliquaient au moins un cyclomotoriste (4).

Ces statistiques peu positives sont dues principalement à la vulnérabilité des cyclomotoristes, peu protégés et insuffisamment pris en compte par les autres conducteurs. Les études mettent également en évidence des erreurs dans le chef du cyclomotoriste : une fréquente prise de risques, un contrôle insuffisant de l'engin, une absence de respect de la signalisation ou encore des manœuvres effectuées sans avertissement (5).

(1) Benoît Godart, «En Belgique, près d'un accident sur huit implique un cyclo», in: *Via segura* — Revue trimestrielle de l'institut belge pour la sécurité routière, 2<sup>e</sup> trimestre 2007, p. 11.

(2) Lara Vensentini & Kenny Bos, «Bromfietzers : ongevalbetrokkenheid en maatregelen», *Steunpunt Verkeersveiligheid*, 2006; Benoît Godart, *op. cit.*, p. 10.

(3) *Cf. supra*, *Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*, SWOV, Leidschendam, 2005.

(4) Godart, B., *op cit.* p. 11.

(5) Godart, B., *ibidem*, p. 11.

wordt de bromfiets voornamelijk gebruikt door adolescenten (1). Door zijn betaalbaarheid is hij voor jongeren dan ook erg aantrekkelijk.

De tweedehandsmarkt en de verkoop van bromfietzers via advertenties floreren. Overigens zijn bromfietzers in stedelijk gebied met erg druk verkeer een geliefkoosd middel om zich snel te verplaatsen.

Gemiddeld heeft een bromfietser vijftien keer meer kans om bij een ongeval betrokken te raken dan een automobilist, zo blijkt uit een studie van Lara Vensentini en Kenny Bos uit 2006 (2). Volgens de SWOV-studie ligt dat risico zelfs dertig keer hoger (3).

Volgens de officiële statistieken hadden in 2005 in ons land bijna 6 000 bromfietzers een letselongeval. Dat is meer dan zestien ongevallen per dag.

In werkelijkheid zijn er dat meer, aangezien de wellicht vele ongevallen waarbij bijvoorbeeld niemand anders betrokken is, niet bij de politie worden aangegeven.

Er zijn iets meer ongevallen met bromfietzen klasse A dan met bromfietzen klasse B. Veelzeggender is vooral dat die ongevallen samen 11,6% van alle verkeersongevallen uitmaken. In 2005 was bij 5 717 van de 49 286 letselongevallen op onze wegen minstens één bromfietser betrokken (4).

De niet echt positieve score voor bromfietzers valt in de eerste plaats te verklaren doordat bromfietzers kwetsbaar en onvoldoende beschermd zijn, maar ook doordat andere weggebruikers te weinig rekening met hen houden. Uit de studies blijkt echter ook dat bromfietzers zelf fouten maken : zij nemen geregeld risico's, hebben de bromfiets niet altijd onder controle, leven de verkeersborden soms niet na of voeren manoeuvres uit zonder te waarschuwen (5).

(1) Benoît Godart, «Bromfietzers betrokken in ongeveer een op acht ongevallen», in: *Via segura* — Driemaandelijks tijdschrift van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid, 2e trimester 2007, blz. 10.

(2) Lara Vensentini & Kenny Bos, «Bromfietzers : ongevalbetrokkenheid en maatregelen», *Steunpunt Verkeersveiligheid*, 2006; Benoît Godart, *op. cit.*, blz. 10.

(3) *Cf. supra*, *Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*, SWOV, Leidschendam, 2005.

(4) Godart, B., *op cit.* blz. 11.

(5) Godart, B., *ibidem*, blz. 11.

L'étude MAIDS (*Motorcycle Accidents In Depth Study*), étude scientifique approfondie sur les accidents en motocycles, permet d'étayer l'analyse des accidents concernant les cyclomotoristes (1). En effet, l'information émanant des rapports de police à l'échelle nationale ou d'études spécifiques (2) n'était pas suffisamment détaillée pour comprendre complètement les causes des accidents.

Cette étude offre une nouvelle dimension d'analyse claire, détaillée et objective des causes et accidents de deux-roues, grâce à sa méthodologie commune d'enquête approfondie sur les lieux d'accidents de deux-roues, développée par l'Organisation pour la coopération au développement économique (OCDE).

Cette méthodologie consiste à identifier et déterminer le plus grand nombre de facteurs de risques possibles, en comparant un échantillon de cas d'accidents avec un échantillon de contrôle d'une population identique, circulant dans la même zone, non-accidentée (3).

MAIDS montre que la proportion d'accidents en zone urbaine pour les cyclomoteurs est plus grande que pour les motocyclettes (85,9 % contre 62 %). Cette

(1) «*Motorcycle Accidents In Depth Study*», in : <http://maids.acembike.org>. Cette étude de grande envergure a été réalisée dans cinq régions-tests de France, d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas et d'Espagne par l'Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM), avec le soutien de la Commission européenne et d'autres partenaires, en particulier du monde scientifique (tels que les Drs. Alessandra Marinoni et Mario Comelli ainsi que leurs étudiants de l'Université de Pavie, Mr Thomas Goetz dirigeant le Groupe d'expertise MAIDS, le Dr. Terry Smith, le Dr. Nick Rogers, ...), en utilisant la méthodologie commune OCDE.

(2) Hurt *et al.*, *Motorcycle accident cause factors and identification of countermeasures*, vol. I et II, Washington DC US Department of transportation, 1981; Newman *et al.*, «The mechanics of motorcycle accidents», in : in : in : *Proceedings of the 18th Annual Conference of the American Association for Automotive Medicine*, 1974, p. 265-302; Pedder *et al.*, «Motorcycle accident impact conditions as a basis for motorcycle crash tests», in *Proceedings of the 12th NATO conference on Experimental Safety Vehicles*, 1979; Otte *et al.*, «Impact mechanisms of helmet protected heads in motorcycle accidents — accident study of Cost 327», in : *Safety — Environment — Future II, proceedings of the 1998 International Motorcycle Conference* (ifz No. 8), 1998.

(3) Cette méthodologie a été effectuée avec succès dans d'autres études approfondies d'accidents de motos et notamment dans Hurt *et al.*, *op cit.*, 1981 et Haworth *et al.*, *Case Control Study of Motorcycle Crashes*, Monash University Accident Research Centre, CR 174 for the Federal Office of Road Safety, Department of Transport and Regional Development, 1997. La collection de cas de contrôle supplémentaire n'a pas été jugée utile car elle n'aurait pas augmenté la fiabilité statistique des données, si bien qu'un seul cas de contrôle suffisait, cf. Breslow, N.E. et Day, N.E., *Statistical methods in cancer research., Vol I, The analysis of case control studies*, World Health Organization, International agency for research on cancer, 1980.

De MAIDS-studie (*Motorcycle Accidents In Depth Study*), een uitvoerig wetenschappelijk onderzoek naar ongevallen met motorrijwielen, maakt een grondigere analyse van de ongevallen met bromfietzers mogelijk (1). De gegevens in de politieverlagen of van studies terzake (2) waren immers onvoldoende uitgewerkt om de oorzaken van de ongevallen ten volle te begrijpen.

De MAIDS-studie hanteerde voor dat uitvoerige onderzoek naar de plaatsen van ongevallen met tweewielers de gemeenschappelijke onderzoeksmethode van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO). Daardoor verschaft zij nieuw en duidelijk, gedetailleerd en objectief inzicht in ongevallen met tweewielers en de oorzaken ervan.

De OESO-methode bestaat erin zo veel mogelijk risicofactoren te benoemen en af te bakenen door een steekproef ongevallen te vergelijken met een controlesteekproef van een even grote populatie die binnen hetzelfde gebied aan het verkeer deelneemt zonder ongeval (3).

De MAIDS-studie toont aan dat er in stedelijk gebied verhoudingsgewijs meer ongevallen met bromfietzen zijn dan met motorfietsen (85,9 % tegenover

(1) «*Motorcycle Accidents In Depth Study*», in : <http://maids.acembike.org>. Deze grootschalige studie werd door de *Association des constructeurs européens de motocycles* (ACEM) uitgevoerd in vijf onderzoeksgebieden in Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland en Spanje, conform de gemeenschappelijke OESO-onderzoeksmethode. De studie genoot de steun van de Europese Commissie en andere partners, onder meer uit academische kring (onder wie dr. Alessandra Marinoni en dr. Mario Comelli en hun studenten van de universiteit van Pavia, dhr. Thomas Goetz, die de MAIDS *Expert Group* leidde, dr. Terry Smith, dr. Nick Rogers, ...).

(2) Hurt *et al.*, *Motorcycle accident cause factors and identification of countermeasures*, vol. I en II, Washington DC U.S. Department of transportation, 1981; Newman *et al.*, «The mechanics of motorcycle accidents», in : *Proceedings of the 18th Annual Conference of the American Association for Automotive Medicine*, 1974, blz. 265-302; Pedder *et al.*, «Motorcycle accident impact conditions as a basis for motorcycle crash tests», in : *Proceedings of the 12th NATO conference on Experimental Safety Vehicles*, 1979; Otte *et al.*, «Impact mechanisms of helmet protected heads in motorcycle accidents — accident study of Cost 327», in : *Safety — Environment — Future II, proceedings of the 1998 International Motorcycle Conference* (ifz No. 8), 1998.

(3) Deze onderzoeksmethode werd met succes toegepast in andere uitvoerige studies naar ongevallen met motoren, onder andere in Hurt *et al.*, *op cit.*, 1981 en Haworth *et al.*, *Case Control Study of Motorcycle Crashes*, Monash University Accident Research Centre, CR 174 for the Federal Office of Road Safety, Department of Transport and Regional Development, 1997. Het werd niet nodig geacht bijkomende controlegevallen te verzamelen omdat de statistische betrouwbaarheid van de gegevens er niet door zou toenemen; één controlegeval volstond dan ook, cf. Breslow, N.E. en Day, N.E., *Statistical methods in cancer research., Vol I, The analysis of case control studies*, World Health Organization, International agency for research on cancer, 1980.

proportion très importante est due, comme facteur principal d'accident, à une erreur de conduite du cyclomotoriste dans 37,1 % des cas ou au manque de perception du cyclomoteur (36,6 %) par les autres conducteurs et/ou une erreur du conducteur d'un autre véhicule (50,4 %). Il est intéressant de noter que, parmi ces conducteurs d'autres véhicules, ceux détenteurs d'un permis deux-roues ont moins de chances que les autres de commettre une erreur de perception (26,4 % contre 50,9 %).

Parmi les erreurs de conduite les plus courantes du conducteur du deux-roues, l'on retrouve l'erreur de décision face à une situation dangereuse, dans 35 % des cas, et le manque de perception, dans 32 % des cas.

En plus des facteurs principaux, des facteurs secondaires humains, matériels (véhicule) ou environnementaux ont contribué aux accidents, tous paramètres compris. Dans 43,7 %, la conduite du conducteur des deux-roues motorisés est mise en cause.

Ces chiffres, additionnés à la prise en compte de l'erreur de conduite du motocycliste comme facteur principal, font apparaître que, dans 80,8 % des accidents corporels impliquant un motocycliste, soit plus de quatre accidents sur cinq, la conduite de ce dernier est responsable et a influencé l'impact de l'accident lui-même.

De même, les collisions ont lieu le plus souvent à un croisement (54,3 %) et avec une voiture particulière (60 %). 32,2 % des cyclomotoristes ont commis une erreur de stratégie qui a contribué à l'accident. On considère qu'il y a erreur de stratégie si le conducteur a pris, à mauvais escient, le choix d'effectuer une manœuvre ou un mouvement. Par exemple, le fait de ne pas actionner un clignotant ou de suivre un véhicule de trop près, avec pour résultat une collision par l'arrière. Des cas résiduels découlent des facteurs liés au véhicule, comme un problème de pneu (3,7 %) ou de frein (1,2 %).

Enfin, dans 17,8 % des cas, l'inspection visuelle a mis en évidence un débridage du moteur ou une modification de la transmission sur 17,8 % des cyclomoteurs impliqués dans un accident, ce qui tend à démontrer la sur-représentation des véhicules débridés dans les accidents, étant donné que le panel de représentation des véhicules non-accidentés ne contient que 12,3 % de véhicules débridés. D'autres études mettent en évidence des valeurs beaucoup plus importantes en la matière.

Au niveau de la formation, MAIDS offre d'autres statistiques. Les motards sans permis, ou sans permis approprié, sont sur-représentés dans les accidents, ce qui suggère qu'ils ont un risque plus grand d'être impliqués dans un accident que les motards qualifiés. En général, les motards avec davantage d'expérience

62 %). De vele ongevallen met bromfietsen in stedelijk gebied worden in de eerste plaats veroorzaakt doordat de bromfietser een stuurfout maakt (37,1 %), doordat de andere bestuurder de bromfietser te laat opmerkt (36,6 %) en/of doordat de bestuurder van een ander motorvoertuig een fout begaat (50,4 %). Opmerkelijk is dat de kans dat wie ook een rijbewijs voor een tweewielig motorvoertuig heeft, een bromfietser niet of te laat opmerkt, minder groot is dan bij andere bestuurders (26,4 % tegenover 50,9 %).

Bestuurders van tweewielige motorvoertuigen maken vooral stuurfouten omdat zij bij een gevaarlijke situatie een verkeerde beslissing nemen (35 %) of wanneer de andere weggebruiker hen niet of te laat opmerkt (32 %).

Niet alleen primaire, maar ook secundaire — menselijke, materiële (motorvoertuig) en omgevingsgebonden — factoren blijken, alle parameters in acht genomen, aanleiding te geven tot ongevallen. In 43,7 % van de gevallen ligt de oorzaak bij het rijgedrag van de bestuurder van het tweewielige motorvoertuig.

Als we dat cijfer toevoegen aan het aandeel van de stuurfout als belangrijkste oorzaak van ongevallen, wordt duidelijk dat het rijgedrag van de bromfietser, in 80,8 % of vier van de vijf letselongevallen, de oorzaak van het ongeval is en de gevolgen ervan beïnvloedt.

Aanrijdingen gebeuren meestal op een kruispunt (54,3 %), met een specifiek voertuig (60 %). In 32,2 % van de gevallen werkt de bromfietser door een strategische fout het ongeval in de hand. Van een strategische fout is sprake wanneer de bestuurder ondoordacht een bepaald manoeuvre of een bepaalde beweging uitvoert. Hij gebruikt bijvoorbeeld zijn knipperlicht niet of rijdt te kort achter een voertuig, dat hij even later aanrijdt. In de weinige andere gevallen ligt de ongevalsoorzaak bij het voertuig zelf, zoals een probleem met een band (3,7 %) of de remmen (1,2 %).

Ten slotte werd in 17,8 % van de ongevallen met een bromfiets visueel vastgesteld dat de motor was « opgefokt » of dat er was geknoeid met de aandrijving. Dat lijkt aan te tonen dat opgefokte bromfietsen oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken, aangezien de controlesteekproef slechts 12,3 % opgefokte bromfietsen telde. In andere studies wordt het aandeel ervan echter veel hoger ingeschat.

In verband met de opleiding komt het MAIDS-onderzoek met andere statistieken. Motorrijders zonder rijbewijs of zonder specifiek rijbewijs zijn in de ongevallen oververtegenwoordigd, wat suggereert dat zij een grotere kans lopen om bij een ongeval betrokken te geraken dan de geschoolde motorrijders.

ont moins de probabilité d'être le facteur principal d'un accident. 29 % des motards de moins de six mois d'expérience présentent des déficiences de compétence, et ce pourcentage tombe à 10 % avec plus de six mois d'expérience et 6,4 % pour les motards de plus de huit ans d'expérience.

Egalement, dans 47,2 % des accidents impliquant un motard de moins de six mois d'expérience, la cause principale de l'accident est le motard lui-même. Après six mois d'expérience, ce facteur principal diminue de plus de 10 %.

58,7 % des cyclomotoristes ont moins de vingt-et-un ans. De même, les conducteurs de deux-roues de moins de vingt-et-un ans sont le facteur principal de l'accident dans 42 % des cas.

74,9 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident n'ont aucune formation. On peut dès lors en déduire que les cyclomotoristes de moins de vingt-et-un ans ayant moins de six mois d'expérience et n'ayant suivi aucune formation forment un groupe à risque très important.

*A contrario*, les tests statistiques indiquent que les motards avec permis sont sous-représentés dans les accidents. Ce qui suggère l'importance de la formation à la conduite.

Les motards sous influence d'alcool ont 2,7 fois plus de probabilité d'être impliqués dans un accident que les motards sobres. Il va de soi que la sensibilisation aux effets néfastes, sur la conduite, de l'influence de l'alcool est plus facile à effectuer dans le cadre de la formation à la conduite.

Enfin, pour 41,2 % des accidents impliquant un cyclomoteur, le phare n'était pas allumé au moment de l'accident. S'il n'est pas aisé de prêter une conséquence à cette dernière statistique, il n'en demeure pas moins qu'un feu grillé de cyclomoteur est une des caractéristiques typiques existantes pour repérer les cyclomoteurs débridés.

En outre, une autre étude qui émane de la Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière (SWOV) analyse les accidents impliquant des cyclomotoristes (1). Selon cette étude, quatre facteurs principaux provoquent ou aggravent les accidents :

1. l'âge : plus le conducteur est jeune, plus il a tendance à rechercher l'indépendance et à repousser ses limites, ce qui se traduit dans le trafic par une surexposition aux risques du fait de leur inexpérience,

(1) *Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*, SWOV, Leidschendam, 2005.

Algemeen hebben motorrijders met meer ervaring minder kans om bij een ongeval de hoofdfactor te zijn. Bij 29 % van de motorrijders met minder dan zes maanden ervaring worden vaardigheidstekorten vastgesteld; dat percentage daalt tot 10 % als zij meer dan zes maanden rijervaring hebben en tot 6,4 % bij de motorrijders met meer dan acht jaar ervaring.

Bij 47,2 % van de ongevallen met een motorrijder die minder dan zes maanden ervaring heeft, is de hoofdoorzaak van het ongeval de motorrijder zelf. Als er meer dan zes maanden rijervaring is, daalt die hoofdfactor met meer dan 10 %.

58,7 % van de bromfietzers zijn jonger dan eenentwintig jaar. Zo zijn ook de bestuurders van tweewielige voertuigen die jonger zijn dan eenentwintig jaar, in 42 % van de gevallen de hoofdfactor van het ongeval.

74,9 % van de bij een ongeval betrokken bestuurders van bromfietsen hebben geen enkele opleiding gehad. Daaruit blijkt dat de bromfietzers van minder dan eenentwintig jaar die minder dan zes maanden ervaring hebben en geen opleiding hebben gehad, een groep vormen met een heel hoog risico.

Uit de statistieken blijkt daarentegen dat de motorrijders die in het bezit zijn van een rijbewijs, bij ongevallen ondervertegenwoordigd zijn. Dat wijst op het belang van de rijopleiding.

Motorrijders onder invloed van alcohol hebben 2,7 maal meer kans om bij een ongeval betrokken te zijn dan nuchtere motorrijders. Het spreekt voor zich dat sensibilisering voor de negatieve gevolgen van de invloed van alcohol op het rijgedrag makkelijker te realiseren is in het kader van een rijopleiding.

Tot slot bleek dat het bromfietslicht bij 41,2 % van de ongevallen op het ogenblik van het ongeval niet brandde. Het mag dan al niet makkelijk zijn aan die laatste statistiek een gevolg te koppelen, feit blijft dat een doorgebrand bromfietslicht een van de typische kenmerken is aan de hand waarvan opgefokte bromfietsen worden opgespoord.

Voorts wordt in een andere studie, namelijk die van de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), een analyse gemaakt van de ongevallen waarbij bromfietzers betrokken zijn (1). Volgens die studie zijn er vier hoofdfactoren die de ongevallen veroorzaken of verergeren.

1. de leeftijd : hoe jonger de bestuurder, hoe sterker het streven naar onafhankelijkheid en de neiging om de eigen grenzen te verleggen, wat in het verkeer tot uiting komt door een overblootstelling aan risico's als

(1) *Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*, SWOV, Leidschendam, 2005.

du manque de kilomètres parcourus et de la sur-estimation personnelle de leurs capacités;

2. une formation parfois insuffisante: aux Pays-Bas, l'examen obligatoire se limite aux aspects théoriques pour les cyclomoteurs, une telle connaissance théorique ne permettant pas toujours d'être transposée en comportement sûr sur le terrain; on notera ici que, en Belgique, la catégorie de cyclomoteurs de type A, qui représente le plus grand nombre d'accidents corporels pour 2005, ne nécessite même pas d'apprentissage théorique, ce qui induit le même facteur aggravant de l'étude SWOV, mais exponentiellement;

3. la vitesse, qui a davantage de conséquences pour les jeunes, paradoxalement plus enclins à enfreindre les limitations;

4. l'absence de port du casque chez 8% des conducteurs et 26% des passagers.

Une étude belge menée par les Mutualités socialistes semble corroborer toutes les études précédentes, de manière plus alarmante encore :

1) 50% des jeunes cyclomotoristes ont déjà roulé sans casque; 10% d'entre eux ne le portent jamais;

2) quatre cinquième des jeunes reconnaissent ne pas respecter les limitations de vitesse; à l'époque de cette étude, les zones 30 aux abords des écoles n'étaient pas encore systématisées, ce qui permet de remarquer que la vitesse en agglomération était limitée à 50 km/h, le plus souvent, ce qui est supérieur à la vitesse maximum autorisée pour les cyclomoteurs de classe B; dans tous les cas, au vu des réponses à l'étude, les jeunes cyclomotoristes de classe A, qui sont normalement limités à 25 km/h, reconnaissent donc implicitement rouler avec un véhicule débridé, seule manière pour eux de ne pas respecter les limites de vitesse;

3) pire encore, plus d'un cyclomotoriste sur deux pense qu'il n'est pas dangereux de rouler à 65 km/h et cent treize des cyclomotoristes reconnaissent avoir déjà roulé à 85 km/h au moins. Enfin, 7% d'entre eux avouent rouler systématiquement à plus de 85 km/h, la limite légale étant au maximum de 45 km/h!

Les études précitées semblent être corroborées par une enquête demandée par KBC Banque & Assurances, selon laquelle, parmi les principales causes d'accidents, on peut également citer le gonflage du moteur (1). Cette enquête, demandée par KBC, a

(1) Enquête téléphonique réalisée par Significant, à la demande de KBC Banque & Assurances, auprès de 300 jeunes cyclomotoristes âgés de 16 à 18 ans, in Godart B., « En Belgique, près d'un accident sur huit implique un cycle », in: *Via segura* — Revue trimestrielle de l'Institut belge pour la sécurité routière, 2<sup>e</sup> trimestre 2007, p. 12.

gevolg van de onervarenheid, het gebrek aan gereden kilometers en de persoonlijke overschatting van de eigen capaciteiten;

2. een vaak ontoereikende opleiding: in Nederland is het verplichte examen voor bromfietzers beperkt tot de theoretische aspecten; dergelijke theoretische kennis maakt het niet altijd mogelijk die in veilig gedrag op de weg om te zetten (men zij er zich hier van bewust dat in België voor de categorie van bromfietzen klasse A, waarmee in 2005 het grootste aantal letselongevallen is gebeurd, zelfs geen theoretische scholing nodig is, wat voor een zelfde verzwarende factor zorgt als in de SWOV-studie, maar dan exponentieel);

3. de snelheid, die grotere gevolgen heeft bij de jongeren, die paradoxaal meer geneigd zijn om de beperkingen te overtreden;

4. het niet dragen van een helm, bij 8% van de bestuurders en 26% van de passagers.

Een door de Socialistische Mutualiteiten verrichte Belgische studie blijkt alle voorgaande studies te bevestigen, maar is nog verontrustender :

1. 50% van de jonge bromfietzers hebben al zonder helm gereden; 10% ervan dragen hem nooit;

2. vier vijfde van de jongeren erkennen dat zij de snelheidsbeperkingen niet in acht nemen — toen die studie werd uitgevoerd, waren er in de omgeving van de scholen nog niet stelselmatig 30 km-zones, waarbij men kan opmerken dat de snelheid in de bebouwde kom meestal beperkt was tot 50 km/uur, wat meer is dan de toegelaten maximumsnelheid voor bromfietzen klasse B; uit de antwoorden in de studie blijkt in ieder geval dat de jonge bestuurders van bromfietzen klasse A, die normalerwijs niet sneller kunnen rijden dan 25 km /uur, dus impliciet erkennen dat zij met een opgefokt voertuig rijden, de enige manier waarop zij de snelheidsbeperking kunnen overtreden;

3. meer nog: meer dan één bromfietser op twee denkt dat het niet gevaarlijk is tegen 65 km/uur te rijden en honderddertien bromfietzers erkennen al ten minste 85 km/uur gereden te hebben. Tot slot geeft 7% toe geregeld meer dan 85 km/uur te rijden, terwijl het wettelijk maximum 45 km/uur is!

De voormelde studies blijken te worden bevestigd door een enquête in opdracht van KBC Bank & Verzekeringen. Die geeft aan dat men onder de hoofdoorzaken van ongevallen ook het opfokken van de motor kan vernoemen (1). Voorts toont de KBC

(1) Telefonische enquête van Significant bij 300 jonge bromfietzers van 16 tot 18 jaar, in opdracht van KBC Bank & Verzekeringen, in Godart B., « Bromfietzers betrokken in ongeveer een op acht ongevallen! », in: *Via Secura* — Driemaandelijks tijdschrift van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid, 2e trimester 2007, blz. 12.

révélé que 69 % des cyclomoteurs de classe A et 38 % des cyclomoteurs de classe B sont trafiqués. Lors des contrôles, la saisie de cyclomoteurs allant à plus de 100 km/h n'est malheureusement pas rare.

Plusieurs études menées aux Pays-Bas montrent qu'il y a cinq fois plus de probabilité d'être gravement accidenté, pour la tranche des seize-dix-sept ans, avec un véhicule débridé ou trafiqué.

Cette probabilité, d'un aspect technique, est également relativement logique car (1) :

1. le système de freinage est prévu pour des véhicules n'étant pas censés dépasser 25 km/h ou 45 km/h;

2. un cyclomoteur débridé produit une surcharge d'électricité qui fait fondre le filament de l'ampoule du feu arrière du véhicule, d'ailleurs l'une des caractéristiques typiques du cyclomoteur trafiqué, rendant ce dernier difficilement perceptible par les conducteurs d'autres véhicules;

3. la vitesse du cyclomotoriste peut causer une erreur de perception de la part du conducteur d'un autre véhicule qui n'attend pas toujours le cyclomoteur aussi vite à tel ou tel endroit.

Du point de vue environnemental, un cyclomoteur trafiqué ou débridé cause beaucoup de nuisances sonores mais, surtout, de par sa consommation plus importante et la non-conformité d'origine de son moteur, émet beaucoup plus de CO<sub>2</sub> et pollue donc plus que la normale (qui est déjà bien suffisante dans certaines zones urbaines). Si la technique évolue et permet de diminuer certains rejets, plus personne ne conteste que nous allons tous devoir contribuer, d'une façon ou d'une autre, à la diminution drastique de nos rejets de CO<sub>2</sub> et autres gaz à effet de serre, comme le méthane (2).

Pour pouvoir conduire un tricycle à moteur, appelé aussi *trike*, il faut être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie B. Si ces véhicules sont pourvus d'un moteur d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup> et que leur vitesse maximale est de 45 km/h, ils sont considérés comme des cyclomoteurs de classe B et leurs conducteurs doivent alors être titulaires d'un permis de conduire valable pour la catégorie A3.

Or, de tels véhicules, s'ils sont débridés, nécessitent un permis B. Pour cette raison, l'auteur entend élargir l'obligation d'immatriculation, non aux seuls cyclomoteurs deux-roues mais aux cyclomoteurs en général, en ce compris les *trikes*, dont la vitesse maximale

— enquête aan dat met 69 % van de bromfietsen klasse A en met 38 % van de bromfietsen klasse B is geknoeid. Bij controles worden helaas niet zelden bromfietsen in beslag genomen die meer dan 100 km/uur kunnen.

Verscheidene Nederlandse studies tonen aan dat er voor de leeftijdsklasse zestien-zeventien jaar vijfmaal meer risico is om zwaar gewond te raken met een opgefokte bromfiets.

Die kans is vanuit een technisch oogpunt ook vrij logisch, want (1) :

1. het remsysteem is gemaakt voor voertuigen die geacht worden niet meer dan 25 of 45 km/uur te rijden;

2. een opgefokte bromfiets doet een elektrische overbelasting ontstaan, waardoor de gloeidraad van het achterlicht doorsmelt — wat trouwens een van de typische kenmerken van een dergelijke bromfiets is — en de bromfietser voor andere bestuurders moeilijk te zien is;

3. de snelheid van de bromfietser kan bij de bestuurders van andere voertuigen een inschattingfout veroorzaken, omdat zij de bromfietser niet zo snel op een bepaalde plaats verwachten.

Uit een milieu-oogpunt veroorzaakt een opgedreven of opgefokte bromfiets veel geluidshinder, maar bovenal stoot hij, omdat hij meer verbruikt en omdat zijn motor niet fabrieksconform is, veel meer CO<sub>2</sub> uit en vervuult hij dus meer dan normaal (en dat laatste is in sommige stedelijke gebieden al ruim voldoende). De techniek evolueert weliswaar en maakt het mogelijk bepaalde emissies te verlagen, maar toch zal niemand betwisten dat wij allen op een of andere manier zullen moeten bijdragen tot een drastische verlaging van onze uitstoot van CO<sub>2</sub> en van andere broeikasgassen, zoals methaan (2).

Om een driewieler met motor, ook wel « *trike* » genoemd, te mogen besturen, moet men houder zijn van een rijbewijs voor voertuigen van categorie B. Als die voertuigen uitgerust zijn met een motor met een cilinderinhoud van 50 cm<sup>3</sup> of minder en als hun maximumsnelheid 45 km per uur bedraagt, worden ze beschouwd als bromfietsen klasse B en moeten de bestuurders ervan in het bezit zijn van een rijbewijs dat geldig is voor de categorie A3.

Als dergelijke voertuigen opgefokt zijn, is echter een rijbewijs B vereist om ze te besturen. Daarom beoogt de indiener de inschrijvingsplicht uit te breiden, niet alleen tot de tweewielige bromfietsen maar ook tot alle bromfietsen in het algemeen, met

(1) Godart B., *op. cit.*, pp 12-13.

(2) Danaux C. « Les pratiques du quad et de la moto « verte » sont-elles respectueuses de l'environnement ? », in : <http://www.sentiers.be/spin.php?article26>, 26 août 2005.

(1) Godart B., *op. cit.*, blz. 12-13.

(2) Danaux C., « Les pratiques du quad et de la moto « verte » sont-elles respectueuses de l'environnement ? », in : <http://www.sentiers.be/spin.php?article26>, 26 augustus 2005.

est de 45 km/h et dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup>.

Également, les véhicules à quatre roues équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> pour les moteurs à allumage commandé, ou, pour les autres types de moteurs, d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kW et ne pouvant dépasser sur une route, en palier, la vitesse de 45 km/h, doivent, selon la présente proposition, et pour les mêmes raisons mentionnées qu'au paragraphe précédent, être immatriculés.

Ces véhicules entrent en effet dans le champ général de la définition du cyclomoteur.

En outre, dans la présente proposition, les définitions de tricycle et de quadricycle à moteur sont élargies et précisées, sur base de celles contenues dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Ainsi, les tricycles à moteur de plus de 270 kg qui ne sont pas définis comme étant des cyclomoteurs de classe B mais qui ne sont pas non plus considérés, au sens de l'arrêté royal relatif à l'immatriculation des véhicules, comme « tricycles » devant être immatriculés, font partie désormais (selon l'application donnée à l'article 2.19 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité) des tricycles à moteur, lesquels doivent selon cette proposition être immatriculés.

Depuis le 15 mars 2007, l'arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité, modifié par l'arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement, énonce en son nouvel article 2.15.2. notamment que tout véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 18 km/h n'est pas assimilé à un véhicule à moteur.

Cependant, actuellement, l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules ne fait pas mention du terme « véhicule à moteur » mais bien de « véhicule » à l'article 1, 6<sup>o</sup>, b). De ce fait, la nouvelle définition en vigueur depuis le 15 mars 2007 ne s'applique pas aux véhicules définis dans le cadre de l'arrêté royal relatif à l'immatriculation.

De là, il résulte que les chaises roulantes électriques, notamment, conduites par les personnes handicapées et qui sont équipées d'un moteur permettant de circuler à une vitesse allant de l'allure du pas à 18 km/h, sont considérées comme quadricycles devant être immatriculés alors que, comme le précise l'article 2.17 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité, ces

inbegrip van de zogenaamde *trikes*, waarvan de maximumsnelheid 45 km per uur bedraagt en waarvan de cilinderinhoud lager ligt dan of gelijk is aan 50 cm<sup>3</sup>.

Overeenkomstig dit wetsvoorstel en om de voormelde redenen moeten ook de vierwielige voertuigen die uitgerust zijn met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm<sup>3</sup> voor de motoren met elektrische ontsteking en, voor de andere types van motoren, de voertuigen met een maximaal nettovermogen van 4 kW die op een horizontale weg niet sneller kunnen rijden dan 45 km per uur, worden ingeschreven.

Die voertuigen beantwoorden immers aan de algemene omschrijving van de bromfiets.

Voorts worden in dit wetsvoorstel de definities van de driewielers en de vierwielers met motor verruimd en aangescherpt, op grond van die welke vervat zijn in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Zodoende maken de motordriewielers van meer dan 270 kg die niet als bromfietsen klasse B worden omschreven maar die, in de zin van het koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen, evenmin worden beschouwd als « driewielers » die moeten worden ingeschreven, voortaan (en volgens de toepassing die wordt verleend aan artikel 2.19 van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975) deel uit van de driewielers met motor, die volgens dit wetsvoorstel moeten worden ingeschreven.

Sinds 15 maart 2007 bepaalt het nieuwe artikel 2.15.2 van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975, dat werd gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 februari 2007 betreffende de voortbewegingstoestellen, dat elk motorvoertuig met twee of meer wielen dat naar bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 18 km per uur niet wordt gelijkgesteld met een motorvoertuig.

In artikel 1, 6<sup>o</sup>, b), van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen wordt thans echter niet het woord « motorvoertuig » gebruikt maar wel het woord « voertuig ». Daardoor is de nieuwe definitie die sinds 15 maart 2007 geldt niet van toepassing op de in het kader van het koninklijk besluit betreffende de inschrijving omschreven voertuigen.

Daaruit vloeit voort dat onder meer door personen met een handicap bestuurde elektrische rolstoelen die uitgerust zijn met een motor die de mogelijkheid biedt zich voort te bewegen tegen een snelheid gaande van stapvoets rijden tot 18 km per uur, worden beschouwd als vierwielers die moeten worden ingeschreven, en dat terwijl die voertuigen, zoals in artikel 2.17 van het



véhicules, s'ils roulent à l'allure du pas, ne sont même pas considérés comme cyclomoteurs.

La présente proposition prévoit que de tels véhicules ne doivent plus être immatriculés.

En vertu de la loi, tout véhicule débridé est passible d'une perception immédiate de cinquante euros (1). De même, bien souvent, le véhicule débridé fait rentrer le cyclomoteur dans une autre catégorie et le délit de «traficotage» du cyclomoteur peut s'accompagner d'une infraction relative au permis de conduire du cyclomotoriste lui-même (2). Ainsi, un cyclomoteur de classe A trafiqué fait rentrer son conducteur comme conducteur d'un cyclomoteur de classe B, voire comme conducteur de moto, ce qui nécessite un permis. L'amende dans un tel cas peut aller de 1 100 euros à 11 000 euros et une déchéance possible du droit de conduire de huit jours à cinq ans.

Il est pratiquement impossible d'identifier et de repérer au moyen des radars ordinaires les cyclomoteurs qui se rendent coupables d'infractions au code de la route. En cas de vol, le véhicule ne peut être identifié, et donc recherché, voire retrouvé.

Côté indemnisation et gestion des risques, l'assurance d'un cyclomoteur trafiqué n'est bien souvent plus adéquate. La compagnie d'assurance, si elle indemnise la victime, se retournera ensuite contre le conducteur, ou ses parents s'il est mineur, pour récupérer ses décaissements.

Pour ce qui est des personnes offrant leurs services ou la fourniture d'indications en vue du montage d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs, elles sont passibles d'une amende de 50 à 50 000 euros, de tels actes étant interdits, tout comme la fabrication, l'importation ou la vente du type d'équipement mentionné ci-dessus (3).

Récemment, d'ailleurs, pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, les états généraux pour la sécurité routière ont prévu diverses mesures spécifiques pour les usagers vulnérables que sont les cyclomotoristes (4), à savoir notamment :

1) l'intégration d'exigences minimales en matière de connaissance du code de la route et de capacités de conduite dans le programme de l'enseignement se-

(1) Règlement sur la police de la circulation routière, article 8.

(2) Loi sur la police de la circulation routière, article 30.

(3) Loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, article 1<sup>er</sup>, § 5.

(4) Commission fédérale pour la sécurité routière, Dossier : usagers vulnérables, États généraux pour la sécurité routière, Bruxelles, 12 mars 2007, pp. 10 et 11.

voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 wordt aangegeven, zelfs niet als bromfietsen worden beschouwd als ze stapvoets rijden.

Dit wetsvoorstel bepaalt dat dergelijke voertuigen niet langer hoeven te worden ingeschreven.

Krachtens de wet kan voor ieder opgefokt voertuig onmiddellijk een geldboete van vijftig euro worden geïnd (1). Vaak komt de bromfiets als gevolg van het opfokken in een andere categorie terecht en kan het misdrijf van «geknoei» aan de bromfiets gepaard gaan met een overtreding die het rijbewijs van de bromfietser zelf (2) betreft. Zo wordt de bestuurder van een opgefokte bromfiets klasse A een bestuurder van een bromfiets klasse B of zelfs van een motorfiets, en voor die voertuigen is een rijbewijs vereist. In dat geval kunnen een geldboete tussen 1 100 en 11 000 euro en een rijverbod van acht dagen tot vijf jaar worden opgelegd.

Het is praktisch onmogelijk bromfietzers die het verkeersreglement niet in acht nemen te identificeren en op te sporen met gewone verkeersradars. In geval van diefstal kan het voertuig niet worden geïdentificeerd en dus gezocht, en kan het dus niet worden teruggevonden.

Inzake schadevergoeding en risicobeheer is de verzekering van een opgefokte bromfiets al te vaak niet meer aangepast. Als de verzekeringsmaatschappij het slachtoffer vergoedt, keert ze zich vervolgens tegen de bestuurder of tegen zijn ouders als hij minderjarig is, om haar uitbetalingen te recupereren.

Aan personen die hun diensten aanbieden of aanwijzingen geven met het oog op de plaatsing van uitrustingen die bestemd zijn om het vermogen en/of de snelheid van de bromfietsen op te voeren, kan een geldboete tussen 50 en 50 000 euro worden opgelegd, omdat zulks verboden is, net als de vervaardiging, de invoer of de verkoop van het voormelde type van uitrustingen (3).

Om al de voornoemde redenen hebben de staten-generaal van de verkeersveiligheid diverse specifieke maatregelen uitgewerkt voor de bromfietzers, die zwakke weggebruikers zijn (4). Het gaat onder meer om :

1) het opnemen van minimale eisen inzake kennis van het verkeersreglement en van rijvaardigheid in het programma van het secundair onderwijs teneinde het

(1) Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, artikel 8.

(2) Wet op de politie van het wegverkeer, artikel 20.

(3) 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, § 5.

(4) Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Dossier : zwakke weggebruikers, Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, Brussel, 12 maart 2007, blz. 10 en 11.

contaire, afin de pallier à l'absence de ces critères pour les cyclomotoristes de classe A;

2) l'organisation de campagnes supplémentaires de contrôle des cyclomoteurs trafiqués;

3) le retrait des « kits de trafiquage » par l'Inspection économique (Protection du consommateur).

L'introduction de plaques d'immatriculation pour les cyclomoteurs répond directement, ou indirectement, aux mesures spécifiques préconisées pour les cyclomoteurs.

En effet, cette mesure telle que proposée soutient, d'une part, la politique de répression et est, d'autre part et surtout, un moyen de lutter contre les cyclomoteurs trafiqués à l'origine de bon nombre d'accidents impliquant des jeunes.

Une telle mesure, permettant une identification facile des fraudeurs et une répression pratiquement simplifiée, incitera également les cyclomotoristes de classe A, roulant avec des véhicules en grande majorité trafiqués, à se procurer de vrais cyclomoteurs de classe B, voire des motocyclettes, plus sécurisés et mieux adaptés à la vitesse effective. Du même coup, ces nouveaux cyclomotoristes de classe B, ou ces nouveaux motards, devront suivre une formation aussi bien théorique que pratique et seront, à vitesse équivalente, des usagers de la route beaucoup moins vulnérables et beaucoup moins dangereux, munis de véhicules adaptés et pourvus d'une formation aussi bien théorique que pratique.

Une telle mesure incitera également les cyclomotoristes de dix-huit ans, anciennement de classe B, à passer leur permis motos et à bénéficier des mêmes avantages qu'énoncés ci-dessus, à savoir une formation ou une formation plus adaptée et un véhicule techniquement mieux sécurisé et adapté à la vitesse effective.

Au vu des études mentionnées ci-dessus, dans les faits, plus de la moitié des cyclomoteurs devraient déjà être immatriculés ! En effet, dès lors qu'un cyclomoteur dépasse les 45 km/h, il s'agit d'une motocyclette devant, au regard de la loi, être immatriculée. Ainsi, la présente proposition ne fait qu'adapter légalement une situation déjà existante pour de nombreux véhicules.

Enfin, suite aux nouvelles réformes qui permettent notamment aux cyclomoteurs de classe B d'emprunter les pistes cyclables (1), il est plus que jamais nécessaire de faire preuve d'une prudence extrême et de pouvoir identifier clairement les différents usagers. Ainsi, il faut éviter qu'une différence trop importante

(1) Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, 1<sup>er</sup> décembre 1975, article 9.1.2.

ontbreken van criteria voor de bromfietzers klasse A te ondervangen;

2) het organiseren van bijkomende campagnes voor de controle van opgefokte bromfietsen;

3) het uit de handel nemen van « opvoersets » door de Economische Inspectie (Consumentenbescherming).

Met de invoering van nummerplaten voor de bromfietsen wordt direct of indirect ingespeeld op de specifieke maatregelen die voor de bromfietsen worden voorgestaan.

De voorgestelde maatregel onderbouwt immers eensdeels het handhavingsbeleid en is anderdeels en vooral een middel ter bestrijding van de opgefokte bromfietsen, die tal van ongevallen veroorzaken waarbij jongeren betrokken zijn.

Een dergelijke maatregel, die een gemakkelijke identificatie van de knoeiers en een uit praktisch oogpunt vereenvoudigde beteugeling mogelijk maakt, zal ook de bromfietzers klasse A die rijden met voertuigen waarvan de meeste opgevoerd zijn, ertoe aanzetten echte bromfietsen klasse B of zelfs motorfietsen aan te schaffen, die veiliger zijn en beter aangepast aan de werkelijke snelheid. Voorts zullen die nieuwe bromfietzers van klasse B of motorrijders een zowel theoretische als praktische opleiding moeten volgen, zullen ze, bij gelijke snelheid, veel minder kwetsbare en veel minder gevaarlijke weggebruikers zijn en zullen ze beschikken over aangepaste voertuigen.

Een dergelijke maatregel zal tevens de achttienjarige bromfietzers die vroeger tot klasse B behoorden, ertoe aanzetten hun motorrijbewijs te behalen en alle bovenstaande voordelen te hebben, met name een opleiding of een beter aangepaste opleiding en een technisch veiliger voertuig dat aangepast is aan de werkelijke snelheid.

Uit de voormelde onderzoeken blijkt dat feitelijk al meer dan de helft van de bromfietsen zou moeten ingeschreven zijn ! Als een bromfiets sneller rijdt dan 45 km per uur wordt hij immers een motorfiets en moet hij, krachtens de wet, worden ingeschreven. Zodoende komt dit wetsvoorstel erop neer een voor tal van voertuigen bestaande situatie wettelijk aan te passen.

Als gevolg van de nieuwe hervormingen, die onder meer de bromfietsen klasse B toestaan gebruik te maken van de fietspaden (1), is het tot slot meer dan ooit nodig uiterst voorzichtig te zijn en de verschillende weggebruikers duidelijk te kunnen identificeren. Zo moet een te groot verschil in snelheid tussen

(1) Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, artikel 9.1.2.

de vitesse entre usagers empruntant nos pistes cyclables soit constatée.

En outre, comme une certaine marge de vitesses différentes est désormais permise entre, par exemple, un patineur roulant à 8 km/h et un motocycliste roulant à 45 km/h, il semble primordial de pouvoir identifier ces derniers usagers, en cas de vitesse disproportionnée par rapport au maximum légal autorisé pour le véhicule, en cas d'excès de vitesse, d'accident, ou de délits de fuite, notamment.

La mesure proposée dans la présente proposition a déjà été mise en application avec succès par d'autres pays, dont la France ou les Pays-Bas.

En France, tous les cyclomoteurs doivent disposer d'une « carte grise » ou certificat d'immatriculation. Tous ces véhicules mis en circulation après le 1<sup>er</sup> juillet 2004 doivent être munis d'une plaque d'immatriculation. Les cyclomoteurs en circulation avant cette date devront également se plier à cette obligation d'immatriculation à une date déterminée par le ministre. Entre-temps, une demande d'immatriculation volontaire peut-être effectuée. La plaque y est liée au cyclomoteur, à charge pour le vendeur de remettre aux services compétents un document de reprise signé par l'acheteur.

Aux Pays-Bas, l'immatriculation est obligatoire pour les cyclomoteurs de classe A.

Outre le succès chez nos voisins de la mise en pratique d'une telle proposition, l'absence d'une telle règle dans notre pays peut poser problème aux belges qui veulent emmener leur cyclomoteur dans ces pays pour leurs vacances, ou en tant que frontalier, tout simplement. De tels conducteurs sont passibles de verbalisation. C'est pour répondre à cette problématique que le ministre de la Mobilité a demandé à son Service public fédéral (SPF) d'examiner la possibilité d'attribuer une plaque d'immatriculation aux belges qui conduisent leur cyclomoteur à l'étranger. Pour que tous les cyclomotoristes soient mis sur un pied d'égalité face à un contrôle, par exemple, il semble plus simple et plus juste de ne pas opérer de distinction et de faire en sorte que l'ensemble des cyclomoteurs soient munis d'une plaque minéralogique.

Enfin, l'instauration d'une telle mesure répond à une demande des parquets, de la police, des États généraux pour la sécurité routière, des compagnies d'assurances désireuses de lutter efficacement contre les fraudes à l'assurance, du *Motorcycle Action Groupe Belgium* et de bien d'autres organisations.

La mesure proposée ne se limite pas uniquement à réduire le nombre de contrevenants ou à les identifier en cas de délit de fuite, par exemple. Il s'agit principalement de donner un incitant à ces contre-

weggebruikers die gebruik maken van de fietspaden worden voorkomen.

Aangezien een bepaalde speling van verschillende snelheden voortaan toegestaan is tussen, bijvoorbeeld, een rollerskater die zich tegen 8 km per uur verplaatst en een motorfietser die tegen 45 km per uur rijdt, lijkt het bovendien primordiaal die laatste weggebruikers te kunnen identificeren ingeval ze rijden tegen een snelheid die buitensporig is vergeleken met de voor het voertuig wettelijk toegestane maximumsnelheid, in geval van snelheidsovertreding, bij een ongeval of bij doorrijden na een ongeval.

De in dit wetsvoorstel vervatte maatregel werd reeds met succes toegepast in andere landen, waaronder Frankrijk en Nederland.

In Frankrijk moeten alle bromfietsen beschikken over een « grijze kaart » of inschrijvingscertificaat. Al die na 1 juli 2004 in het verkeer gebrachte voertuigen moeten met een nummerplaat zijn uitgerust. Ook de reeds voordien in het verkeer gebrachte bromfietsen zullen zich op een door de minister bepaalde datum naar die verplichting moeten schikken. Inmiddels kan vrijwillig om inschrijving worden verzocht. De nummerplaat is daarbij aan de bromfiets verbonden; de verkoper moet aan de bevoegde diensten een door de koper ondertekend document houdende terugname bezorgen.

In Nederland is inschrijving verplicht voor de bromfietsen klasse A.

De tenuitvoerlegging van een dergelijk voorstel is bij onze noorderburen niet alleen een succes; het gebrek aan een maatregel van dien aard in ons land kan ook een knelpunt doen rijzen voor de Belgen die hun bromfiets op vakantie naar die landen willen meenemen, en al evenzeer bij louter grensverkeer. Dergelijke bestuurders lopen het risico te worden bekeurd. Om aan dat vraagstuk tegemoet te komen, heeft de minister van Mobiliteit zijn federale overheidsdienst (FOD) verzocht de mogelijkheid te onderzoeken een nummerplaat toe te kennen aan de Belgen die in het buitenland met hun bromfiets rijden. Teneinde alle bromfietzers bijvoorbeeld bij een controle op voet van gelijkheid te plaatsen, lijkt het eenvoudiger en rechtvaardiger geen onderscheid te maken, en ervoor te zorgen dat alle bromfietsen worden uitgerust met een kentekenplaat.

Ten slotte komt de instelling van een dergelijke maatregel tegemoet aan een vraag van de parketten, de politie, de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, de verzekeringsmaatschappijen die doeltreffend verzekeringsfraude willen tegengaan, de *Motorcycle Action Group Belgium* en tal van andere organisaties.

De voorgestelde maatregel strekt er niet uitsluitend toe het aantal overtreders terug te dringen of hen bijvoorbeeld te identificeren wanneer zij na een ongeval doorrijden. Het is hoofdzakelijk de bedoeling

venants à rouler avec un véhicule adapté à la vitesse effective, après avoir reçu la formation adéquate. Cela a pour but de répondre à deux préoccupations primordiales que sont, d'une part, l'amélioration de la sécurité et, d'autre part, la mobilité.

Cette proposition permettra également de recenser et de disposer de chiffres précis sur le parc de véhicules différents, en ce qui concerne les cyclomoteurs, ce qui répond à la deuxième priorité, recommandation de la Commission fédérale pour la sécurité routière demandant de disposer de chiffres précis et d'une analyse pointue, afin de pouvoir au mieux endiguer les problèmes de sécurité routière (1). L'objectif visé est d'améliorer les indicateurs et les instruments de mesure existants, afin d'obtenir un aperçu rapide, précis et représentatif de l'évolution de la sécurité routière et de pouvoir adapter la politique en fonction de celle-ci.

Aux détracteurs opposés à cette proposition, sur base de l'argument de la charge administrative que nécessitent de nouvelles immatriculations, il semble important de faire remarquer que d'autres charges administratives, telles que l'assurance ou le certificat de conformité, existent déjà, de sorte que cet argument de l'ajout d'une nouvelle charge administrative n'en est pas un. À l'heure ou plus de sept millions de véhicules sont déjà immatriculés dans notre pays, la charge supplémentaire induite par les cyclomoteurs supplémentaires restera en tous les cas limitée.

La présente proposition englobe dans la définition de cyclomoteur les véhicules répondant à la définition mentionnée à l'article 2, 2.17, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité, à savoir les cyclomoteurs de classe A, les cyclomoteurs de classe B, mais également les cyclomoteurs à trois roues dont la masse n'excède pas, à vide, 270 kg.

Lors de la mise en pratique de la présente modification desdits arrêtés, le Roi devra veiller, en particulier, à la lumière des modifications apportées à l'arrêté royal précité du 20 juillet 2001, en vue d'en faciliter la compréhension et l'application pratique à :

1) modifier la forme, notamment la syntaxe et le vocabulaire, la présentation, l'ordre et la numérotation des présentes dispositions, les grouper sous des titres, des chapitres, des sections et des paragraphes et, le cas échéant, les pourvoir d'un intitulé;

(1) Rapport de la Commission fédérale pour la sécurité routière, États généraux de la sécurité routière, Bruxelles, 12 mars 2007, pp. 2, 3 et 23.

die overtreders, nadat zij de passende informatie hebben gekregen, ertoe aan te zetten te rijden met een aan de daadwerkelijke snelheid aangepast voertuig. Daarmee wordt beoogd in te spelen op twee primordiale aandachtspunten, met name enerzijds de veiligheid en anderzijds de mobiliteit.

Dankzij dit wetsvoorstel zullen ook cijfers kunnen worden bijgehouden en dus beschikbaar zijn wat de diverse tot het bromfietsenpark behorende voertuigen betreft. Dat komt tegemoet aan de tweede prioriteit, te weten de aanbeveling van de Federale Commissie verkeersveiligheid, waarin wordt gevraagd te kunnen beschikken over precieze cijfers en een grondige analyse, teneinde de verkeersveiligheidsproblemen beter te kunnen beperken (1). Er wordt naar gestreefd de bestaande indicatoren en meetinstrumenten te verfijnen om snel een nauwkeurig en representatief overzicht te krijgen van de evolutie van de verkeersveiligheid, en om het beleid daarop te kunnen afstemmen.

Ten behoeve van de tegenstanders die dat voorstel afkeuren met het argument dat de nieuwe inschrijvingen werk vergen, lijkt het belangrijk erop te wijzen dat andere administratieve taken, zoals de verzekering of het gelijkvormigheidsattest, thans reeds bestaan, zodat het argument dat zulks bijkomende werklust meebrengt, geen steek houdt. Op een ogenblik waarop in ons land al meer dan zeven miljoen voertuigen zijn ingeschreven, zal de door de bromfietsen veroorzaakte extra werklust in elk geval beperkt blijven.

De in dit wetsvoorstel vervatte definitie van het begrip «bromfiets» omvat de voertuigen die beantwoorden aan de definitie als bedoeld in artikel 2, 2.17 van voormeld koninklijk besluit van 1 december 1975, met name niet alleen de bromfietsen klasse A en de bromfietsen klasse B, maar ook de driewielers met motor waarvan de tarramassa 270 kg niet overschrijdt.

Bij de tenuitvoerlegging van deze wijziging in voormelde besluiten zal de Koning, in het licht van de wijzigingen die worden aangebracht in voormeld koninklijk besluit van 20 juli 2001 en met het oog op een vlottere leesbaarheid en gemakkelijkere praktische toepassing, ervoor moeten zorgen dat :

1) de vorm van deze bepalingen wordt aangepast, inzonderheid de zinsbouw en de woordenschat, de *layout*, de volgorde en de nummering ervan, alsmede dat ze worden gegroepeerd onder titels, dat ze worden ondergebracht in hoofdstukken, afdelingen en paragrafen alsook dat ze in voorkomend geval een opschrift krijgen;

(1) Verslag van de Federale Commissie verkeersveiligheid, Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, Brussel, 12 maart 2007, blz. 2, 3 en 23.

2) adapter la rédaction de ces dispositions afin de les harmoniser et d'uniformiser la terminologie;

3) adapter les références à d'autres articles et les rendre conformes à la nouvelle numérotation.

Vanessa MATZ.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

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

### Art. 2

L'article 1<sup>er</sup>, 6<sup>o</sup>, *b*), de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, est remplacé comme suit :

«*b*) tout véhicule à moteur répondant aux définitions suivantes :

— cyclomoteurs, à savoir les véhicules répondant à la définition mentionnée à l'article 2, 2.17, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

— motocyclettes, à savoir les véhicules répondant à la définition mentionnée à l'article 2, 2.18, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité;

— tricycles à moteur, à savoir les véhicules répondant à la définition mentionnée à l'article 2, 2.19, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité;

— quadricycles à moteur, à savoir les véhicules répondant à la définition mentionnée à l'article 2, 2.20, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 précité.»

### Art. 3

À l'article 2 du même arrêté royal les modifications suivantes sont apportées :

1<sup>o</sup> le paragraphe 2, 10<sup>o</sup>, est remplacé comme suit :

2) de redactie van de bepalingen wordt bijgestuurd om de erin gehanteerde terminologie onderling af te stemmen en eenvormig te maken;

3) de verwijzingen naar andere artikelen worden aangepast en dat ze worden afgestemd op de nieuwe nummering.

\*  
\* \*

## WETSVOORSTEL

### Artikel 1

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

### Art. 2

Artikel 1, 6<sup>o</sup>, *b*), van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen wordt vervangen als volgt :

«*b*) elk voertuig dat beantwoordt aan volgende begripsomschrijvingen :

— bromfietsen, dat wil zeggen de voertuigen als bedoeld in artikel 2, 2.17, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

— motorfietsen, dat wil zeggen de voertuigen als bedoeld in artikel 2, 2.18, van voormeld koninklijk besluit van 1 december 1975;

— driewielers met motor, dat wil zeggen de voertuigen als bedoeld in artikel 2, 2.19, van voormeld koninklijk besluit van 1 december 1975;

— vierwielers met motor, dat wil zeggen de voertuigen als bedoeld in artikel 2, 2.20, van voormeld koninklijk besluit van 1 december 1975.»

### Art. 3

In artikel 2 van hetzelfde koninklijk besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1<sup>o</sup> paragraaf 2, 10<sup>o</sup>, wordt vervangen als volgt :

«10° Les cyclomoteurs, tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, 6°, *b*), dont la mise en circulation est antérieure à l'entrée en vigueur de la loi du ... (présente proposition) ..., sans préjudice des dispositions prévues à l'article 2, §3, ou prises conformément à l'article 43.»;

2° cet article est complété par un troisième paragraphe, rédigé comme suit :

« § 3. L'immatriculation peut être demandée pour les cyclomoteurs visés à l'article 2, § 2, 10° du présent arrêté. »

#### Art. 4

L'article 29, alinéa 4, du même arrêté royal, est remplacé comme suit :

« Cette distance de lisibilité est réduite à trente mètres pour les marques d'immatriculation ou reproductions qui sont plus petites que le format européen pour plaques automobiles (520 mm × 110 mm) et à vingt mètres pour les véhicules mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>, 6°, *b*). »

#### Art. 5

Le Roi est habilité à modifier les dispositions des arrêtés précités, modifiés en vertu de la présente loi.

19 octobre 2010.

Vanessa MATZ.

«10° de bromfietsen, zoals omschreven in artikel 1, 6°, *b*), die in het verkeer werden gebracht vóór de inwerkingtreding van de wet van ... (onderhavig wetsvoorstel) ..., zulks onverminderd de bepalingen waarin artikel 2, §3, voorziet, dan wel die welke werden uitgevaardigd overeenkomstig artikel 43.»;

2° dit artikel wordt aangevuld met een § 3, luidende :

« § 3. Voor de bromfietsen bedoeld in § 2, 10°, van dit besluit kan om inschrijving worden verzocht. »

#### Art. 4

Artikel 29, vierde lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt :

« Deze leesafstand wordt teruggebracht tot ten minste dertig meter voor kentekenplaten of reproductions die kleiner zijn dan het Europees formaat voor autoplaten (520 mm × 110 mm) en tot twintig meter voor kentekenplaten voor de voertuigen bedoeld in artikel 1, 6°, *b*). »

#### Art. 5

De Koning is gemachtigd de in voormelde besluiten vervatte bepalingen te wijzigen krachtens deze wet.

19 oktober 2010.