

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

31 MAI 1994

PROJET DE LOI

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

PROPOSITION DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. VAN DER POORTEN

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Féaux.

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Demuyt, Mme Leysen,
MM. Vandendriessche, Van
der Poorten, Van Eetvelt.
P.S. MM. Féaux, Harmegnies
(M.), Léonard, Walry.
V.L.D. MM. Cordeel, Ramoudt,
Taelman, Vautmans.
S.P. MM. De Mol, Peeters (L.),
Schellens.
P.R.L. MM. Knoop, Pivin.
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncelet.
Ecolo/ MM. Van Dienderen, Win-
Agalev kel.
VI. M. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Breyne, Brouns,
Schuermans, Vanleenhove, Van
Rompuy.
MM. Dufour, Henry, Mme Lizin,
MM. Perdieu, Poty.
MM. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,
Van houtte.
MM. De Bremaeker, Dielens, Vande
Lanotte, Van der Sande.
MM. Draps, Pierard, Saulmont.
MM. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
MM. Barbé, Dejonckheere, Simons.
MM. Buisseret, Van Hauthem.

Voir :

- 1373 - 93 / 94 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 et 3 : Amendements.

681 - 91 / 92 (S.E.) :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Voir également :

- N° 5 : Texte adopté par la Commission.

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

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

31 MEI 1994

WETSONTWERP

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

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER VAN DER POORTEN

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Féaux.

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Demuyt, Mevr. Leysen,
HH. Vandendriessche, Van
der Poorten, Van Eetvelt.
P.S. HH. Féaux, Harmegnies
(M.), Léonard, Walry.
V.L.D. HH. Cordeel, Ramoudt,
Taelman, Vautmans.
S.P. HH. De Mol, Peeters (L.),
Schellens.
P.R.L. HH. Knoop, Pivin.
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncelet.
Ecolo/ HH. Van Dienderen, Win-
Agalev kel.
VI. H. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Breyne, Brouns,
Schuermans, Vanleenhove, Van
Rompuy.
HH. Dufour, Henry, Mevr. Lizin,
HH. Perdieu, Poty.
HH. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,
Van houtte.
HH. De Bremaeker, Dielens, Vande
Lanotte, Van der Sande.
HH. Draps, Pierard, Saulmont.
HH. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
HH. Barbé, Dejonckheere, Simons.
HH. Buisseret, Van Hauthem.

Zie :

- 1373 - 93 / 94 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 en 3 : Amendements.

681 - 91 / 92 (B.Z.) :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Zie ook :

- N° 5 : Tekst aangenomen door de Commissie.

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

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — PROCEDURE

La Commission a entamé l'examen de la proposition de loi n° 681 au cours de ses réunions des 4 mai et 29 septembre 1993.

Lors de cet examen, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques a proposé que, plutôt que d'établir une loi distincte, il soit procédé à une modification de la législation technique existante, c'est-à-dire 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.

Le dépôt du projet de loi n° 1373 procède de la démarche proposée par le ministre.

La Commission a examiné le projet et la proposition qui lui a été jointe lors de ses réunions des 27 avril et 17 mai 1994.

Le présent rapport est divisé en deux parties qui reflètent la chronologie de cette discussion en deux temps.

La partie A du rapport de la discussion qui rend compte de l'examen initial de la proposition n° 681 n'est pas nominative : les réunions publiques de commission et les rapports nominatifs n'ont en effet été généralisés que par les modifications du Règlement du 27 octobre 1993, devenues effectives le 1^{er} décembre suivant.

La partie B est nominative.

II. — DISCUSSION

A. Examen de la proposition de loi n° 681/1

I. *Exposé introductif de l'auteur de la proposition*

Ainsi que cela a été rappelé lors des auditions organisées par la Commission de l'Infrastructure au cours de sa réunion du 23 mars 1993, les statistiques en matière d'accidents de la route mettent en lumière l'importance du problème de l'insécurité routière en Belgique, laquelle est particulièrement mal classée en ce domaine au sein des Douze.

La sécurité routière dépend de trois paramètres : l'infrastructure routière, le véhicule et le conducteur. C'est sur le deuxième élément que la présente proposition tend à agir, le cas spécifiquement visé étant celui des cyclomoteurs.

La part des cyclomoteurs dans l'ensemble des accidents de la circulation qui se produisent chaque année en Belgique est en effet particulièrement élevée, à l'inverse de la proportion de cyclomotoristes dans les usagers de la route et du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de ce type. Les victimes sont souvent très jeunes : 45 % des cyclomotoristes tués en 1989 avaient moins de 18 ans.

DAMES EN HEREN,

I. — PROCEDURE

De Commissie heeft de bespreking van wetsvoorstel n° 681 aangevat tijdens haar vergaderingen van 4 mei en 29 september 1993.

Tijdens die bespreking heeft de vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven het idee geopperd de bestaande technische wetgeving te wijzigen, namelijk 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, in plaats van een nieuwe wet te maken.

De suggestie van de minister is uitgemond in de indiening van wetsontwerp n° 1373.

De Commissie heeft het ontwerp en het daaraan toegevoegde voorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 27 april en 17 mei 1994.

Het onderhavige verslag is onderverdeeld in twee delen, die de chronologie van de bespreking weergeven.

Deel A van het verslag over de bespreking relateert de oorspronkelijke bespreking van voorstel n° 681 en is niet nominatief : openbare commissievergaderingen en nominatieve verslagen werden trouwens pas veralgemeend ingevolge de op 27 oktober 1993 in het Reglement aangebrachte wijzigingen, die op 1 december 1994 in werking zijn getreden.

Deel B is nominatief.

II. — BESPREKING

A. Bespreking van wetsvoorstel n° 681/1

I. *Inleiding door de indiener van het voorstel*

In de loop van de hoorzittingen die de Commissie voor de Infrastructuur tijdens haar vergadering van 23 maart 1993 heeft georganiseerd, werd er nogmaals op gewezen dat uit de statistieken over de verkeersongevallen duidelijk blijkt dat België inzake verkeersveiligheid met een huizenhoog probleem te kampen heeft. In vergelijking met de overige EU-landen scoort ons land trouwens bijzonder slecht.

Verkeersveiligheid is afhankelijk van drie parameters : de verkeersinfrastructuur, het voertuig en de chauffeur. Dit voorstel wil de tweede parameter beïnvloeden, meer bepaald waar het bromfietsen betreft.

Bij de verkeersongevallen die zich jaar na jaar in België voordoen, zijn procentueel immers heel veel bromfietsen betrokken. Hun aandeel is omgekeerd evenredig met het aantal bromfietzers in het verkeer en het aantal kilometer dat dergelijke voertuigen afleggen. Vaak zijn de slachtoffers erg jong : zo was 45 % van de in 1989 verongelukte bromfietzers nog geen 18 jaar oud.

Une étude effectuée aux Pays-Bas a mis en évidence que le danger accru couru par les jeunes était dû au manque d'expérience allié à la conduite à trop grande vitesse.

Les cyclomoteurs se répartissent en deux catégories : les cyclomoteurs de classe A, dont la vitesse maximum est de 25 km à l'heure, et les cyclomoteurs de la classe B, pour lesquels elle est de 40 km à l'heure.

En réalité, quelque 90 % de ces véhicules atteignent des vitesses plus importantes, diverses pratiques destinées à augmenter la puissance des moteurs s'avérant très largement répandues. C'est ce qu'a récemment révélé une enquête menée dans certains établissements scolaires flamands (cf. Doc. n° 681/1, pp. 1-3).

Pour lutter contre le problème de l'insécurité des cyclomotoristes, il est évident que la fabrication, la vente et l'utilisation de pièces destinées à augmenter la puissance des moteurs doivent être totalement interdites; pour obtenir ce résultat, il convient de durcir les sanctions. Il faut également mettre un terme aux autres pratiques plus « artisanales » mais elles aussi très répandues, vu la facilité technique de l'opération requise. Dans ce cas aussi, les contrevenants devront être sévèrement sanctionnés.

Dans ce but, la présente proposition vise à augmenter les possibilités de contrôle : ces contrôles pourront avoir lieu dans tous les lieux publics (en ce compris, les cours des établissements scolaires) et non plus seulement sur la voie publique; ils pourront en outre porter également sur les cyclomoteurs non montés ou en stationnement.

De plus, les sanctions seront plus sévères. Le cyclomoteur dont la puissance aura été augmentée sera saisi lors de la constatation de l'infraction et il appartiendra au juge de décider si le véhicule doit être confisqué ou restitué à son propriétaire.

Enfin, il faut souligner que, si la présente proposition vise à instaurer une interdiction d'importation, cette démarche est possible, moyennant information de la Commission européenne selon la procédure prévue à cet effet. Cette voie a déjà été choisie par la France.

II. Réponse du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques

La proposition de loi à l'examen peut être considérée comme une très bonne proposition. De trop nombreux accidents concernent ce type de véhicules et ces accidents touchent principalement les jeunes. Ainsi, en 1990, 50 % des cyclomotoristes accidentés avaient entre 15 et 19 ans; les mêmes proportions se retrouvent chez les motocyclistes âgés de moins de 25 ans.

Beaucoup de ces accidents résultent d'une vitesse excessive ou d'une mauvaise maîtrise de la vitesse

Uit een in Nederland verrichte studie blijkt duidelijk dat het toegenomen gevaar dat jongeren lopen, te wijten is aan het gebrek aan ervaring, alsmede aan het ontwikkelen van te hoge snelheden.

Bromfietsen worden in twee categorieën ingedeeld : de A-categorie (maximumsnelheid 25 km per uur) en de B-categorie (maximumsnelheid 40 km per uur).

In feite halen zowat 90 % van die voertuigen hogere snelheden aangezien een aantal technieken om het vermogen van de motor op te voeren algemeen gangbaar zijn geworden. Dat wordt aangetoond door recent onderzoek in een aantal Vlaamse onderwijsinstellingen (zie Stuk n° 681/1, blz. 1-3).

Het spreekt voor zich dat, wil men het vraagstuk van de onveiligheid van de bromfietzers aanpakken, er een totaal verbod moet komen op de fabricage, de verkoop en het gebruik van onderdelen die het vermogen van de motor opvoeren. Daartoe moeten zwaardere straffen worden opgelegd. Ook dient paal en perk te worden gesteld aan andere, meer « ambachtelijke », maar veelvoorkomende technieken omdat dergelijke ingrepen uitvoeren kinderspel is. Ook in dat geval moeten overtreders van dat verbod zwaar worden gestraft.

Het voorliggende wetsvoorstel wil daartoe meer mogelijkheden inbouwen om controles uit te voeren. Die controles mogen derhalve op alle openbare plaatsen worden verricht, inclusief in de bromfietzenstallingen van de scholen, en hoeven dus niet langer tot de openbare weg beperkt te blijven. Ook niet-bereden of geparkeerde bromfietzen mogen dus gecontroleerd worden.

Voorts zullen de straffen zwaarder zijn. De bromfiets waarvan het vermogen werd opgevoerd, zal bij de vaststelling van die overtreding in beslag worden genomen. De rechter moet oordelen of het voertuig verbeurd moet worden verklaard dan wel aan de eigenaar terugbezorgd.

Tot slot moet worden onderstreept dat dit wetsvoorstel ertoe strekt een invoerverbod in te stellen. Een dergelijk verbod is mogelijk, mits de Europese Commissie daarvan via de daartoe geëigende procedure in kennis wordt gesteld. Frankrijk heeft dat overigens al gedaan.

II. Antwoord van de vice-eerste minister en minister van verkeerswezen en overheidsbedrijven

Het voorliggende wetsvoorstel is een zeer goed voorstel aangezien er met dit type van voertuigen te veel ongevallen gebeuren waar vooral jongeren bij betrokken zijn. In 1990, bijvoorbeeld, was de helft van het aantal verongelukte bromfietzers tussen 15 en 19 jaar; dezelfde verhoudingen vinden we terug bij de motorrijders jonger dan 25 jaar.

Een groot aantal van deze ongevallen is het gevolg van overdreven snelheid of van een slechte beheer-

bien que les dispositions légales stipulent que les cyclomoteurs de classe A ne peuvent dépasser 25 km/h et ceux de classe B, 40 km/h.

Dans les faits, bien peu de ces cyclomoteurs respectent ces vitesses légales, non seulement parce que leurs utilisateurs se procurent des « kits » qui permettent de « gonfler » les moteurs, mais aussi parce qu'il est même souvent possible de modifier les performances de l'engin sans kit spécial.

Cette possibilité est due aux options choisies par les constructeurs de cyclomoteurs. En effet, puisque la réglementation européenne à ce propos n'existe pas et que les prescriptions légales sont différentes suivant les pays, les constructeurs fabriquent des modèles qui sont ensuite adaptés en fonction des pays de destination. Ainsi, à partir du même modèle de base, il est possible, au niveau technique et moyennant quelques modifications, d'obtenir deux cyclomoteurs et une moto légère.

Si on veut que ces modifications techniques soient impossibles, il faut donc obtenir l'appui des constructeurs qui, eux, envisagent leur stratégie de fabrication suivant un angle purement économique.

L'alternative est en effet simple : ou l'on modifie la conception des véhicules pour qu'ils ne soient plus transformables — mais alors les débouchés seront plus limités pour les constructeurs —, ou l'on interdit la vente des kits de transformation, ce qui pose le problème du contrôle, non seulement des kits mis en vente mais également de toutes les pièces susceptibles de produire le même effet.

Il faut par ailleurs tenir compte du fait qu'une interdiction de commercialisation ou même de fabrication devrait obtenir l'aval des services de la Commission des Communautés européennes, puisqu'il s'agirait d'une entrave à la libre-circulation des marchandises. De plus, ces kits sont en principe vendus pour une utilisation hors de la voie publique (compétitions etc.), qui devrait pouvoir être maintenue.

Il convient donc de déterminer clairement l'interdiction ou les interdictions que l'on veut mettre en œuvre et la façon la plus rentable de rencontrer les préoccupations exprimées par la proposition en discussion au contenu de laquelle le ministre adhère tout à fait.

Une approche en deux temps est proposée.

D'abord, plutôt que d'introduire une loi distincte, il apparaît préférable de modifier la loi technique existante 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, loi modifiée par la loi du 18 juillet 1990.

Cette loi procède en effet d'une autre démarche que celle suggérée par l'auteur de la proposition : elle ne permet pas de promulguer des dispositions aussi

sing van de snelheid, ofschoon de wettelijke bepalingen stipuleren dat de snelheid voor bromfietsen van klasse A, 25 km/uur en voor bromfietsen van klasse B, 40 km/uur niet mag overschrijden.

Feitelijk voldoen zeer weinig bromfietsen aan deze wettelijk bepaalde snelheden, niet alleen doordat hun gebruikers zich « kits » aanschaffen die het mogelijk maken de brommers « op te fokken », maar ook doordat vaak het vermogen van de motor zelf zonder speciale kit kan worden gewijzigd.

Die mogelijkheid vloeit voort uit de opties waarvoor de bromfietsfabrikanten gekozen hebben. Doordat een Europese wetgeving op dit gebied ontbreekt en doordat de wettelijke bepalingen in elk land anders zijn, maken de fabrikanten modellen die dan naargelang het land van bestemming worden aangepast. Het is bijvoorbeeld technisch mogelijk om, vertrekkende van een zelfde basismodel, door enkele aanpassingen, twee bromfietsen en een lichte motorfiets te maken.

Wanneer men de technische wijzigingen onmogelijk wil maken, moet men dus de steun van de fabrikanten krijgen, die hun fabricagebeleid vanuit een puur economisch oogpunt bekijken.

Het alternatief is eenvoudig : ofwel wijzigt men het concept van de voertuigen, zodat ze niet meer ombouwbaar zijn — maar in dat geval worden de afzetmogelijkheden van de constructeurs beperkt —, ofwel verbiedt men de verkoop van kits, waardoor problemen rijzen in verband met de controle, niet alleen van de in de handel gebrachte kits, maar ook van alle stukken die een zelfde effect kunnen bewerkstelligen.

Daarenboven moet rekening worden gehouden met het feit dat een verbod op commercialisering of fabricatie het fiat moet krijgen van de diensten van de Commissie van de Europese Unie aangezien dat een belemmering zou betekenen van het vrij verkeer van goederen. Bovendien worden deze ombouwsets in principe verkocht voor gebruik buiten de openbare weg (wedstrijden en dergelijke), en die mogelijkheid moet behouden blijven.

Derhalve moet duidelijk worden bepaald welk verbod of welke verboden men wil opleggen en op welke manier uit een economisch oogpunt het best kan worden tegemoetgekomen aan de bekommernissen die naar voren worden gebracht in het voorliggende voorstel, dat de volledige steun van de minister geniet.

Er wordt voorgesteld het probleem van twee zijden te benaderen.

Veeleer dan een afzonderlijke wet in te dienen, wordt voorgesteld dat eerst de bestaande technische wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990, zou worden gewijzigd.

Deze wet volgt namelijk een andere werkwijze dan die voorgesteld door de indiener van het wetsvoorstel : ze maakt het niet mogelijk om dermate restric-

restrictives pour la liberté du commerce mais elle constitue plutôt le cadre dans lequel les constructeurs peuvent agir. Cette loi n'empêche pas un industriel de mettre en fabrication et en vente du matériel qui n'est pas homologué mais qui est destiné à un usage en dehors de la voie publique; l'usage qui en est éventuellement fait sur la voie publique par l'utilisateur est alors une question de contrôle de police.

Le ministre demandera à l'Administration de préparer au plus vite les modifications de la loi susceptibles de rencontrer les suggestions de l'auteur de la proposition.

Par ailleurs, pendant la présidence belge du Conseil européen, le ministre a l'intention de prendre une initiative pour que les constructeurs se conforment à une définition commune et fabriquent des engins qui ne soient plus transformables. »

*
* *

L'auteur marque son accord avec la démarche suggérée, pour autant qu'il soit tenu compte des propositions qui font l'objet du présent texte.

Il est proposé de s'informer sur l'expérience française.

*
* *

Lorsque, lors de la réunion du 29 septembre 1993, le ministre fait le point sur les démarches déjà effectuées ou encore à effectuer en vue de déposer le projet de loi, l'auteur et d'autres intervenants regrettent que la voie choisie par le ministre s'avère lente, vu les diverses procédures requises (consultation du Conseil d'Etat, des régions, du département de la Justice). Ils soulignent que la gravité du problème réclame que l'on agisse sans tarder.

B. Examen conjoint du projet de loi n° 1373/1 et de la proposition n° 681/1

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques

Les jeunes conducteurs représentent une proportion excessive dans les statistiques des victimes de la route. D'autre part, les deux-roues sont des usagers vulnérables. En combinant ces deux éléments, les jeunes conducteurs de cyclomoteurs sont particulièrement exposés aux risques de la circulation. Ces risques s'amplifient encore par le fait que de nombreux jeunes « transforment » leurs cyclomoteurs en « gonflant » le moteur, et ce bien sûr en violation de la

tive bepalingen op het gebied van de handelsvrijheid af te kondigen, maar vormt eerder een kader waarbinnen de fabrikanten kunnen optreden. Deze wet belet een industrieel niet om materieel te fabriceren en te verkopen dat niet gehomologeerd is, maar bestemd voor gebruik buiten de openbare weg; het gebruik dat de gebruiker er eventueel van maakt op de openbare weg is dan een kwestie van politionele controle.

De minister zal dus aan het Bestuur vragen om zo snel mogelijk de wetswijzigingen voor te bereiden die aan de suggesties van de indiener van het voorstel kunnen tegemoetkomen.

Daarenboven is de minister van plan om gedurende het Belgische voorzitterschap van de Europese Raad, een initiatief te nemen dat ertoe moet leiden dat de fabrikanten zich naar één gemeenschappelijke definitie richten en voertuigen fabriceren die niet langer ombouwbaar zijn. »

*
* *

De indiener stemt in met de voorgestelde werkwijze, op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de voorstellen van de voorliggende tekst.

Voorgesteld wordt inlichtingen in te winnen met betrekking tot de ervaringen in Frankrijk.

*
* *

Tijdens de vergadering van 29 september 1993 bespreekt de minister de stappen die reeds zijn gedaan of nog moeten worden gedaan om het wetsontwerp te kunnen indienen. De indiener van het wetsvoorstel en andere sprekers betreuren dat de minister blijkbaar voor de langzame weg heeft gekozen, aangezien verschillende procedurestappen moeten worden afgewerkt (raadpleging van de Raad van State, van de gewesten, van het departement van Justitie). Ze onderstrepen dat de ernst van het probleem maakt dat onverwijld moet worden behandeld.

B. Samengevoegde bespreking van het wetsontwerp n° 1373/1 en van het wetsvoorstel n° 681/1

I. Inleiding door de vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven

De jonge bestuurders zijn oververtegenwoordigd in de statistieken van verkeersslachtoffers. De tweewielers zijn anderzijds zwakke weggebruikers. Deze twee elementen maken van de jonge bestuurders van bromfietsen weggebruikers die bijzonder bloot staan aan de risico's van het wegverkeer. Deze risico's worden nog vermeerderd door het feit dat vele jongeren hun bromfietsen « aanpassen » door het motorvermogen « op te voeren ». Het gaat hier natuurlijk om een

réglementation. Paradoxalement, on constate que les « kits de transformation » sont actuellement en vente libre, alors qu'il est interdit de transformer ces véhicules de façon à en modifier les caractéristiques. Les « kits » augmentent plus particulièrement la puissance d'un cyclomoteur, celui-ci relevant alors d'une catégorie supérieure ou devenant une motocyclette. Or, la conduite de ces véhicules est soumise à d'autres conditions (permis de conduire, port du casque, etc.).

Les infractions sont sanctionnées sévèrement tandis que la vente des « kits » est libre.

Le présent projet de loi remédie à cette situation. Il interdit non seulement la vente, mais aussi la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, l'offre en vente et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Sont également interdites, l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements.

Le ministre déclare que le projet tend à rencontrer les objectifs de la proposition de loi n° 681/1.

II. Discussion

M. Ansoms, auteur de la proposition de loi jointe, déplore que le dépôt du projet n'ait eu lieu que près d'un an après le début de l'examen de la proposition. Un temps précieux a ainsi été perdu, alors que le problème visé est grave (voir les chiffres cités par l'auteur de la proposition dans son exposé introductif — cf. point I, A, 1, ci-avant). Eu égard au grand nombre de victimes, principalement parmi les usagers de moins de 20 ans, la question des cyclomoteurs — en l'occurrence, la lutte contre la possibilité d'en augmenter la puissance — doit impérativement constituer une priorité en matière de sécurité routière : si l'on tient compte du nombre de kilomètres parcourus, le cyclomoteur apparaît en effet vingt-cinq fois plus dangereux que la voiture.

L'intervenant regrette par ailleurs que la portée du projet soit considérablement plus réduite que celle de la proposition.

Cette dernière permet en effet une lutte plus efficace contre la tendance à augmenter la puissance des cyclomoteurs car, à l'interdiction des « kits » de gonflage — seule disposition retenue par les auteurs du projet —, elle allie des dispositions visant, d'une part, à renforcer l'efficacité des contrôles policiers et, d'autre part, à introduire des sanctions plus effectives.

Le membre justifie la nécessité de renforcer l'efficacité des contrôles par la constatation qu'un élève de l'enseignement secondaire technique est à même d'augmenter la puissance de son cyclomoteur et ce, même sans utiliser de « kit » de gonflage. Il ne suffit donc pas d'interdire la fabrication ou la vente d'équipements permettant de modifier la puissance et la vitesse.

overtreding. Maar het is paradoxaal vast te stellen dat de « ombouwsets » momenteel vrij worden verkocht, terwijl het verboden is wijzigingen in deze voertuigen aan te brengen die de kenmerken ervan wijzigen. Inzonderheid de « kits » voeren het motorvermogen van de bromfiets op en veranderen deze in een bromfiets van een hogere klasse of in een motorfiets, wat inzake het besturen andere voorwaarden impliceert (rijbewijs, dragen van een helm enz.).

De overtredingen worden zwaar bestraft, terwijl de « kits » vrij worden verkocht.

Dit wetsontwerp verhelpt deze toestand. Het verbiedt niet alleen de verkoop, maar ook de fabricage, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden en de kosteloze distributie van uitrustingen die tot doel hebben het vermogen van de motor of de snelheid van de bromfietsen op te voeren. Het bieden van hulp of het geven van aanwijzingen bij het monteren van deze onderdelen zijn eveneens verboden.

De minister verklaart dat het ontwerp wil tegemoetkomen aan de doelstellingen van voorstel n° 681/1.

II. Bespreking

De heer Ansoms, indiener van het toegevoegde wetsvoorstel, betreurt dat het ontwerp pas bijna een jaar na de aanvang van de bespreking van het voorstel wordt ingediend. Daardoor is kostbare tijd verloren gegaan, terwijl het toch om een ernstig probleem gaat (zie de cijfers aangehaald door de indiener in zijn inleiding — cf. punt I, A, 1 hierboven). Gelet op het grote aantal slachtoffers, vooral in de categorie van de gebruikers jonger dan 20 jaar, moet het probleem van de bromfietsen — in dit geval de bestrijding van het opvoeren van het vermogen — voorrang krijgen op het stuk van de verkeersveiligheid : rekening houdend met het aantal afgelegde kilometers is een bromfiets immers vijftiengmaal gevaarlijker dan een auto.

Spreker vindt het voorts jammer dat de draagwijdte van het ontwerp veel beperkter is dan die van het voorstel.

Het voorstel maakt immers een veel doeltreffender bestrijding van het opvoeren van het vermogen van bromfietsen mogelijk, aangezien het verbod op de opvoerkit — de enige bepaling die door de indieners van het ontwerp wordt overgenomen — gepaard gaat met bepalingen die enerzijds de doeltreffendheid van de politiecontroles versterken en anderzijds doeltreffender sancties invoeren.

Het lid verantwoordt de nood aan een versterking van de politiecontroles door erop te wijzen dat een leerling van het technisch secundair onderwijs in staat is het vermogen van zijn bromfiets op te voeren, zelfs zonder opvoerkit. Een verbod op de fabricage of de verkoop van onderdelen waarmee het vermogen en de snelheid kunnen worden opgevoerd, volstaat dus niet.

Dans le but de renforcer l'efficacité des contrôles, MM. Ansoms et Van Eetvelt déposent deux amendements (n^{os} 1 et 2, Doc. n^o 1373/2) au projet, tendant, d'une part, à étendre aux lieux publics l'interdiction de mettre en circulation un cyclomoteur « gonflé » et, d'autre part, à permettre aux agents compétents de dresser procès-verbal dans tout lieu public. Les contrôles seraient facilités, puisque les forces de police auraient ainsi la possibilité d'intervenir dans les écoles.

En ce qui concerne la deuxième lacune du projet dénoncée par M. Ansoms, c'est-à-dire l'absence de disposition visant à rendre les sanctions plus efficaces, l'orateur fait observer que les amendes prévues à l'heure actuelle n'ont guère d'effet dissuasif sur les jeunes cyclomotoristes tentés de transformer la puissance de leur véhicule, car ce sont en fait le plus souvent les parents de ceux-ci qui les paieront. Il lui paraît préférable de prévoir une immobilisation du véhicule qui, parce qu'elle sera immédiate, établira un lien étroit entre l'infraction et la sanction, il s'agit en outre d'une peine alternative, qui sera nettement perçue comme une sanction par le jeune cyclomotoriste concerné. Quant aux éléments illicites, ils doivent être saisis et confisqués d'office.

L'amendement n^o 3 de MM. Ansoms et Van Eetvelt vise à introduire une telle disposition.

Répliquant, au cours d'une réunion ultérieure, aux opposants aux contrôles dans les écoles pour des raisons pédagogiques, M. Ansoms fait part à la commission des résultats d'une enquête qu'il a personnellement menée auprès des directions d'établissements de l'enseignement secondaire de la province d'Anvers.

Au total, 180 directions d'établissements d'enseignement secondaire de la province d'Anvers ont été invitées à compléter le formulaire d'enquête. Parmi ces établissements, 139 appartenaient à l'enseignement libre et 41 à l'enseignement officiel (communautaire, communal ou provincial).

La Flandre compte environ 1 050 établissements d'enseignement secondaire. Compte tenu du fait que 101 directeurs et directrices d'établissement d'enseignement moyen sur 180 ont complété et renvoyé leur formulaire d'enquête, on peut affirmer, sans crainte de se tromper, qu'il s'agit d'un échantillon réellement représentatif des directions d'écoles en Flandre.

L'enquête a porté sur deux aspects :

a) en ce qui concerne les contrôles de cyclomoteurs effectués à l'improviste par la police et la gendarmerie dans *un simple but de sensibilisation* :

- estime-t-on que ces contrôles sont
- pédagogiquement nécessaires ?
- pédagogiquement souhaitables ?
- pédagogiquement non souhaitables ?

Ten einde de doeltreffendheid van de controles te verhogen, hebben de heren Ansoms en Van Eetvelt twee amendementen op het ontwerp ingediend (n^{os} 1 en 2, Stuk n^o 1373/2), die ertoe strekken, enerzijds, het verbod tot het in het verkeer brengen van een opgevoerde bromfietst uit te breiden tot de openbare plaatsen en, anderzijds, de bevoegde agenten de mogelijkheid te bieden op iedere openbare plaats proces-verbaal op te maken. Daardoor zullen de controles makkelijker worden, aangezien de politiediensten in de scholen kunnen controleren.

Met betrekking tot het tweede gebrek in het ontwerp dat door de heer Ansoms wordt gelaakt, namelijk het ontbreken van een bepaling om de controles doeltreffender te maken, merkt spreker op dat de bestaande geldboetes geen afschrikwekkend effect hebben op de jonge bromfietzers die het vermogen van hun voertuig willen opvoeren, aangezien het meestal toch de ouders zijn die betalen. Hij is voorstander van het onmiddellijk aan de ketting leggen van het voertuig, waardoor een nauwe band tussen de overtreding en de sanctie wordt gelegd; het is tevens een alternatieve straf die door de jonge bromfietser duidelijk als een sanctie zal worden ervaren. De onwettige onderdelen moeten daarbij ambtshalve in beslag worden genomen en verbeurd verklaard.

Amendement n^o 3 van de heren Ansoms en Van Eetvelt strekt ertoe een dergelijke bepaling in te voeren.

Tijdens een latere vergadering dient de heer Ansoms degenen die om pedagogische redenen gekant zijn tegen controles in de scholen van repliek door aan de Commissie de resultaten mee te delen van een enquête die hij persoonlijk heeft gevoerd bij de directies van instellingen voor secundair onderwijs in de provincie Antwerpen.

In totaal werden 180 directies van instellingen voor secundair onderwijs uit de provincie Antwerpen uitgenodigd om het enquêteformulier in te vullen. Van deze directies waren er 139 uit het vrij onderwijs en 41 uit instellingen van het officieel onderwijs (gemeenschapsonderwijs, gemeentelijk en provinciaal onderwijs).

Vlaanderen telt ongeveer 1 050 instellingen voor secundair onderwijs. Als men daarbij nog eens in rekening brengt dat 101 directeurs en directrices van middelbare scholen op 180 hun enquêteformulier hebben ingevuld en opgestuurd, dan mag men in alle opzichten gewagen van een ernstig representatief staal van de schooldirecties in Vlaanderen die hebben deelgenomen aan de enquête.

Twee zaken werden onderzocht :

a) met betrekking tot niet-aangekondigde bromfietstcontroles door politie of rijkswacht, waarbij aan deze controles een *puur sensibiliserend karakter* hebben :

- acht men zulke controles
- pedagogisch noodzakelijk ?
- pedagogisch gewenst ?
- pedagogisch niet gewenst ?

b) en ce qui concerne les contrôles effectués par la police et la gendarmerie à l'occasion desquels la sanction en cas d'infraction est l'immobilisation pour un mois des cyclomoteurs gonflés.

- Estime-t-on que ces contrôles sont
- pédagogiquement nécessaires ?
 - pédagogiquement souhaitables ?
 - pédagogiquement non souhaitables ?

Les conclusions de l'enquête sont les suivantes :

a. Les contrôles de cyclomoteurs uniquement à des fins de sensibilisation font quasiment l'unanimité en Flandre : quelque 80 % des personnes interrogées estiment qu'ils sont indispensables (34 %) ou opportuns (45 %) du point de vue pédagogique. Onze pour cent seulement s'y opposent. Plusieurs personnes interrogées ont déclaré que de tels contrôles de sensibilisation étaient déjà organisés chaque année dans leur école.

A noter que certains directeurs s'opposent aux contrôles de sensibilisation des cyclomoteurs tout en préconisant les contrôles de cyclomoteurs assortis d'une sanction (alternative). Un directeur précise dans une lettre d'accompagnement que les contrôles de sensibilisation ont souvent l'effet inverse : puisque le contrôle de sensibilisation est dépourvu de sanction, les cyclomoteurs sont regonflés quelques jours plus tard et les jeunes contrevenants passent pour des « héros » auprès de leurs camarades de classe.

b. Les directions d'écoles flamandes sont en revanche très partagées en ce qui concerne les contrôles de cyclomoteurs dans les cours de récréation s'ils sont assortis d'éventuelles sanctions (alternatives) :

- 49 % y sont favorables (20 % les jugent nécessaires, alors que 30 % estiment qu'ils seraient souhaitable);
- 47 % s'y opposent;
- 3 % ne donnent pas de réponse.

Certains directeurs justifient leur position en la matière. Un directeur demande que l'on respecte « l'espace de liberté » du domaine scolaire, tandis qu'un autre, estimant qu'il est bon que les élèves se familiarisent avec les contrôles, assortis de sanctions, de la gendarmerie et de la police, n'a aucune objection à ce que ceux-ci aient lieu dans la cour de récréation de son établissement.

En conclusion, MM. Ansoms et Van Eetvelt déposent deux nouveaux amendements (n^{os} 6 et 7, Doc. 1373/3) qui tiennent compte des résultats de l'enquête.

L'amendement n^o 6 prévoit que des contrôles peuvent être effectués dans les lieux publics avec l'accord des propriétaires des cyclomoteurs et des responsables des lieux.

L'amendement n^o 7, sous-amendement à l'amendement n^o 3 déposé précédemment, assouplit la disposition en prévoyant qu'en cas d'infraction, le cyclomoteur concerné peut être saisi pendant une période maximale de 30 jours.

b) met betrekking tot niet-aangekondigde bromfietscontroles door politie of rijkswacht, waarbij als sanctie in geval van overtreding is gesteld dat opgevoerde bromfietsen voor een maand aan de ketting worden gelegd.

- Acht men deze controles
- pedagogisch noodzakelijk ?
 - pedagogisch gewenst ?
 - pedagogisch niet gewenst ?

De conclusies uit de enquête zijn de volgende :

a. Over de puur sensibiliserende bromfietscontroles bestaat in Vlaanderen een grote eensgezindheid : zowat 80 % van de respondenten stelt dat zij vanuit pedagogisch oogpunt uit ofwel noodzakelijk (34 %) ofwel gewenst (45 %) zijn. Slechts 11 % is tegenstander. Een aantal respondenten laat overigens weten dat in hun school zulke sensibiliserende bromfietscontroles jaarlijks reeds plaatshebben.

Opvallend is dat sommige directeurs tegenstander zijn van sensibiliserende bromfietscontroles en tegelijkertijd voorstander van bromfietscontroles met (alternatieve) sanctie. Een directeur laat in een begeleidend schrijven weten dat sensibiliserende controles dikwijls een tegenovergesteld effect hebben : vermits er geen sanctie verbonden is aan een sensibiliserende bromfietscontrole, zijn de bromfietsen enkele dagen na de controle opnieuw opgedreven, en hebben de jonge daders bij hun klasgenoten een aureool van « held » gekregen.

b. De Vlaamse schooldirecties zijn echter zeer verdeeld over bromfietscontroles op de speelplaatsen van de scholen, als daarmee mogelijke (alternatieve) sancties gepaard gaan :

- 49 % is voorstander (20 % spreekt van een noodzaak, terwijl 30 % stelt dat zij gewenst zijn);
- 47 % is tegenstander;
- 3 % geeft geen antwoord.

Sommige directeurs verantwoorden hun houding terzake. Een directeur pleit ervoor om de « vrijdom » van het schooldomein te respecteren. Een andere directeur stelt dat het goed is dat leerlingen kennismaken met controles van rijkswacht en politie, waaraan sancties verbonden zijn, en ziet er geen bezwaar in dat dit gebeurt op de speelplaats van zijn school.

Tot slot dienen de heren Ansoms en Van Eetvelt twee nieuwe amendementen in (n^{rs} 6 en 7, Stuk n^o 1373/3) ten einde rekening te houden met de resultaten van de enquête.

Amendement n^o 6 bepaalt dat op openbare plaatsen controles kunnen worden uitgevoerd wanneer de eigenaars van de bromfietsen en de verantwoordelijken voor de plaats daarmee instemmen.

Amendement n^o 7, subamendement op het eerder ingediende amendement n^o 3, versoepelt de bepaling door te bepalen dat de bromfiets na een overtreding in beslag kan worden genomen voor een periode van ten hoogste 30 dagen.

MM. Vautmans et Ramoudt se déclarent opposés aux renforcements des contrôles par leur extension aux lieux publics (soit les amendements n^{os} 1, 2 et 6). Ces contrôles seront ressentis comme une provocation. Les intervenants sont toutefois favorables à l'instauration de sanctions alternatives. Ils jugent cependant qu'il convient également de veiller à empêcher qu'un véhicule non conforme puisse être remis en circulation (cf. l'amendement n^o 4 de *MM. Ramoudt et Vautmans*, proposé en sous-amendement à l'amendement n^o 3).

M. Ansoms fait observer que, déjà à l'heure actuelle, les forces de l'ordre ne sont pas absentes des écoles, sans que cette présence ne semble soulever de problèmes. Il estime que les amendements qu'il propose visent à faciliter les contrôles et à en augmenter l'efficacité en permettant non seulement une meilleure prévention mais également un sanctionnement immédiat.

M. Grimberghs relève que, dans son avis, le Conseil d'Etat énumère les mesures déjà prévues dans la réglementation existante (cf. Doc. n^o 1373/1, pp. 4 et 5).

Comment expliquer, alors que des dispositions légales existent bel et bien, qu'il n'en soit guère fait usage ? Les mesures prévues à l'heure actuelle sont-elles insuffisamment dissuasives ?

M. M. Harmegnies déclare faire sien le souci de sécurité qui a présidé à la rédaction du projet.

Dans la pratique, cependant, la conception des véhicules est telle qu'un même modèle peut, moyennant la modification de certains éléments, être soit un cyclomoteur de classe A, soit un cyclomoteur de classe B, soit une motocyclette. Dans ces conditions, il suffit, pour augmenter la puissance d'adapter à la catégorie originellement inférieure, un certain nombre d'éléments qui sont bel et bien présents sur le modèle supérieur et que l'on peut donc parfaitement se procurer. Comment interdire de telles pratiques ?

De même, l'interdiction introduite par le projet d'offrir la fourniture d'indications en vue du montage d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur apparaît difficile à mettre en pratique, car de telles indications sont de toutes manières données dans le cadre de cours parfaitement licites, et qui figurent au programme des écoles techniques et professionnelles.

L'intervenant estime par ailleurs que les forces de police sont à la fois trop peu nombreuses et souvent peu désireuses d'intervenir pour ce genre de question. Il souhaite une évolution de cette attitude.

Le ministre répond que si, ainsi qu'en témoignent les statistiques, les modifications techniques des véhicules à deux roues contribuent de manière importante à l'insécurité routière, les cyclomotoristes ne constituent cependant pas la catégorie d'usagers la plus vulnérable : les cyclistes courent malheureusement un risque encore plus grand.

En ce qui concerne les amendements n^{os} 1 et 2 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt*, le ministre rappelle que

De heren Vautmans en Ramoudt zijn gekant tegen de aanscherping van de controles door de uitbreiding ervan tot de openbare plaatsen (door de amendementen n^{os} 1, 2 en 6) omdat die controles als een uitdaging zullen worden opgevat. Beide sprekers zijn wel voorstander van de instelling van alternatieve straffen. Ook zijn zij van oordeel dat moet worden voorkomen dat een voertuig dat niet aan de reglementen voldoet, opnieuw in het verkeer wordt gebracht (cf. amendement n^r 4 van *de heren Ramoudt en Vautmans*, subamendement op amendement n^r 3).

De heer Ansoms merkt op dat de politiediensten nu al aanwezig zijn in de scholen en dat die aanwezigheid geen problemen oplevert. Volgens hem strekken de voorgestelde amendementen ertoe de controles te vergemakkelijken en de doeltreffendheid ervan te verhogen en maken ze niet alleen een betere preventie, maar ook een onmiddellijke bestraffing mogelijk.

De heer Grimberghs merkt op dat de Raad van State in zijn advies de maatregelen van de bestaande regelgeving opsomt (cf. Stuk n^r 1373/1, blz. 4 en 5).

Hoe kan worden verklaard dat bepalingen die wel degelijk bestaan niet worden toegepast ? Zijn de bestaande maatregelen wel voldoende afschrikwekkend ?

De heer M. Harmegnies deelt de zorg om de veiligheid die aan het ontwerp ten grondslag ligt.

In de praktijk zijn bromfietsen evenwel zo gebouwd dat een zelfde model door de wijziging van een aantal onderdelen een bromfiets van categorie A kan zijn, ofwel een bromfiets van categorie B, ofwel een motorfiets. Om het vermogen op te voeren, volstaat het op een model van een lage klasse een aantal onderdelen te monteren van het model van de hogere klasse. Die onderdelen zijn makkelijk verkrijgbaar. Hoe kunnen dergelijke praktijken worden verboden ?

Het ontwerp verbiedt tevens het verstrekken van advies om uitrustingen te monteren die tot doel hebben het vermogen van de motor te verhogen. Dat verbod kan in de praktijk al even moeilijk worden opgelegd, aangezien dergelijk advies toch wordt verstrekt in het kader van volstrekt wettelijke lessen uit het programma van de technische scholen en de beroepsscholen.

Spreker is trouwens van oordeel dat de politiediensten inderdaad over te weinig manschappen beschikken, maar tegelijk niet erg geneigd zijn om in te grijpen bij dergelijke problemen. Hij wil dat de diensten hun houding wijzigen.

De minister antwoordt dat ofschoon de technische wijzigingen aan bromfietsen de verkeersonveiligheid in aanzienlijke mate doen toenemen, wat overigens uit de statistieken blijkt, de bromfietzers daarbij echter niet de meest kwetsbare groep zijn omdat fietsers jammer genoeg nog altijd heel wat meer gevaar lopen.

De minister memoreert in verband met de amendementen n^{os} 1 en 2 van *de heren Ansoms en Van*

la mise en circulation sur la voie publique de véhicules dont la vitesse a été augmentée est déjà réprimée par la loi du 21 juin 1985.

Il estime dès lors qu'il n'est pas opportun d'élargir les contrôles dans les écoles.

Bien que fort sensible aux résultats de l'enquête menée par M. Ansoms, il fait toutefois remarquer que les avis des directeurs sont partagés en ce qui concerne les contrôles dans les écoles si des sanctions peuvent s'ensuivre.

Sans avoir à modifier la réglementation existante, ces contrôles peuvent d'ailleurs très bien avoir lieu dès la sortie des écoles, mais sur la voie publique. Plutôt que la voie choisie au travers de l'amendement n° 2, le ministre propose de contacter les titulaires des départements de l'Education dans les trois Communautés pour leur demander d'attirer l'attention dans les écoles sur les dangers d'une augmentation de la puissance des cyclomoteurs.

En ce qui concerne le souhait d'augmenter l'efficacité des contrôles, le ministre se déclare prêt à faire les démarches nécessaires auprès du ministre de l'Intérieur pour attirer l'attention des forces de l'ordre sur le souci du Parlement de voir les contrôles des cyclomoteurs renforcés.

Sur le plan des sanctions, le ministre partage les objections de l'auteur de la proposition quant à l'inefficacité des sanctions classiques (amende, emprisonnement) dans le cas d'infractions commises par de jeunes usagers. Il fait toutefois observer que la question des peines de substitution constitue une problématique très complexe.

Il se déclare cependant prêt à indiquer au ministre de la Justice sa position favorable dans le cas présent.

En ce qui concerne l'amendement n° 3 de MM. Ansoms et Van Eetvelt, le ministre se déclare partisan de sanctions alternatives dans le domaine de la sécurité routière.

Il peut se rallier à l'amendement pour autant qu'il s'agisse uniquement d'une saisie des équipements et non des cyclomoteurs mêmes mais en aucun cas d'une confiscation d'office.

A cet égard, il dépose un amendement n° 5 du gouvernement (Doc. n° 1373/3) qui prévoit la saisie des équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Il souligne que l'immobilisation (telle que prévue dans l'amendement n° 3) constitue une peine alternative, dont l'introduction dans notre droit pénal doit faire l'objet d'un débat préalable et global avec le ministre de la Justice. La confiscation constitue une peine qui ne peut être prononcée que par le juge en vertu des articles 42 à 43bis du Code pénal. Il se réfère au surplus à la justification de l'amendement.

Le ministre rejette également l'amendement n° 4 de MM. Ramoudt et Vautmans pour les mêmes raisons.

M. Ansoms, en ce soutenu par MM. De Mol et Winkel, est conscient de l'amélioration que constitue

Eetvelt dat de wet van 21 juni 1985 al verbiedt op de openbare weg bromfietsen met een opgevoerd vermogen te gebruiken.

Volgens hem is het derhalve niet opportuun ook in de scholen controles uit te voeren.

De minister is getroffen door de resultaten van de enquête van de heer Ansoms. Hij stipt niettemin aan dat de directies verdeeld reageren op controles op de school zelf ingeval die sancties tot gevolg kunnen hebben.

Zonder dat de vigerende regelgeving hoeft te worden veranderd, kunnen die controles overigens aan de schoolpoort gebeuren, maar dan wel op de openbare weg. De minister is de in amendement n° 2 voorgestelde oplossing niet echt genegen; hij stelt voor voeling te nemen met de drie gemeenschapsministers van Onderwijs, opdat die de scholen zouden wijzen op de gevaren van het opvoeren van het vermogen van de bromfietsen.

In verband met het verzoek de controles doeltrefender te maken, verklaart de minister zich bereid bij de minister van Binnenlandse Zaken de nodige stappen te zetten om de ordehandhavers erop te attenderen dat het Parlement bromfietsen strenger gecontroleerd wil zien.

Wat de sancties betreft, deelt de minister de bezwaren van de indiener van het voorstel. De klassieke sancties (geldboetes, gevangenisstraf) schieten inderdaad tekort bij overtredingen door jeugdige weggebruikers. Hij wijst er niettemin op dat het vraagstuk van de vervangende straffen een zeer complexe materie is.

Toch verklaart hij zich bereid om de minister van Justitie mee te delen dat hij ter zake achter dergelijke straffen staat.

Wat amendement n° 3 van de heren Ansoms en Van Eetvelt betreft, is de minister het eens om inzake verkeersveiligheid met alternatieve straffen te werken.

Hij kan zich in het amendement terugvinden, mits enkel een inbeslagneming van de uitrustingen en niet van de bromfietsen zelf volgt, en geen verbeurdverklaring.

Hij dient daartoe een regeringsamendement n° 5 in (Stuk Kamer n° 1373/3), dat bepaalt dat het materiaal dat het vermogen of de snelheid van bromfietsen opvoert, in beslag wordt genomen. Hij onderstreept dat het aan de ketting leggen van de bromfiets (zoals bepaald in amendement n° 3) een alternatieve straf is. Over de invoering ervan in ons strafrecht moet vooraf en grondig van gedachten worden gewisseld met de minister van Justitie. Over de verbeurdverklaring mag krachtens de artikelen 42 tot 43bis van het Strafwetboek alleen de rechter een oordeel vellen. Voor het overige verwijst hij naar de verantwoording van zijn amendement.

Om dezelfde redenen verwerpt de minister ook amendement n° 4 van de heren Ramoudt en Vautmans.

De heer Ansoms, daarin gesteund door de heren De Mol en Winkel, onderkent wel dat het amendement

l'amendement du gouvernement mais il en dénonce cependant les limites.

Il estime en effet que la mesure préconisée, même si elle permet la saisie des kits dans les magasins, n'empêchera pas les jeunes cyclomotoristes de trafiquer leur véhicule par de simples opérations techniques.

Il s'étonne, en outre, que le ministre ne soit pas favorable à l'immobilisation du véhicule. Il lui rappelle que le retrait immédiat du permis de conduire est déjà prévu pour les véhicules automobiles et que l'administration communale prend déjà en charge le dépôt des biens meubles saisis par huissier.

M. De Mol soutient les arguments du ministre en ce qui concerne l'amendement n° 1 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt*. Il estime qu'il existe déjà assez de moyens de contrôle sur la voie publique et qu'il serait erroné de vouloir les élargir aux lieux publics. En outre, des contrôles dans les cours des établissements scolaires par des policiers en uniforme ne ferait que porter préjudice à l'image des forces de l'ordre auprès de la jeunesse.

L'intervenant se rallie à l'amendement n° 3 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt* en ce qui concerne la confiscation du cyclomoteur en infraction. Il est convaincu qu'il s'agit là de la peine alternative la plus efficace.

En ce qui concerne l'amendement n° 5 du Gouvernement, il estime que la mesure préconisée peut être facilement contournée en faisant appel à des sociétés de vente par correspondance. Il souligne encore qu'une enquête de Test-Achat a révélé que même les véhicules homologués pouvaient atteindre des vitesses supérieures à celles autorisées par la loi; ici aussi il conviendrait de rendre plus sévères les critères d'homologation et d'effectuer des contrôles au niveau des importateurs.

M. Van Eetvelt développe quelques arguments à l'appui de l'amendement n° 2 qu'il a déposé avec *M. Ansoms*. Il rappelle que depuis quelques années, des efforts sont entrepris en vue d'une meilleure collaboration entre la police, la gendarmerie et les directions d'établissements scolaires par le biais des parcours d'initiation au code de la route qui sont installés dans les cours de récréation et pour lesquels les élèves sont guidés par des agents de police en uniforme, mais également par des cours sur la circulation routière intégrés dans les cours habituels.

En conséquence, l'intervenant estime que les contrôles dans les écoles ne seraient pas mal perçus par les élèves d'autant plus que l'amendement n° 6 (sous-amendement, à l'amendement n° 2) prévoit l'accord du propriétaire du cyclomoteur et du directeur d'école.

MM. Ramoudt et Vautmans demandent des éclaircissements quant aux modalités d'exécution de l'amendement n° 5 du Gouvernement.

M. Van Nieuwenhuizen estime que l'immobilisation du cyclomoteur est la meilleure sanction dissuasive. La mesure préconisée dans l'amendement du

van de regering een verbetering inhoudt, maar hij zet de beperkingen ervan in de verf.

Volgens hem zal de voorgestelde maatregel, al maakt die de inbeslagneming van de kits in de handel mogelijk, de jeugdige bromfietzers er niet van weerhouden hun voertuig met eenvoudige technische ingrepen bij te stellen.

Hij verbaast er zich bovendien over dat de minister geen voorstander van oplegging van het voertuig is. Hij herinnert de minister eraan dat intrekking van het rijbewijs bij auto's wel kan, terwijl het gemeentebestuur zorgt voor de opslag van door de deurwaarder in beslag genomen roerende goederen.

De heer De Mol deelt de mening van de minister in verband met amendement n° 1 van *de heren Ansoms en Van Eetvelt*. Ook hij oordeelt dat er al voldoende middelen voor controle op de openbare weg bestaan. Het zou verkeerd zijn dergelijke controles voortaan ook op openbare plaatsen uit te oefenen. Controles op de speelplaatsen van scholen door politieagenten in uniform zou de politie bij de jeugd trouwens alleen maar een slecht imago bezorgen.

Spreker sluit zich aan bij de inhoud van amendement n° 3 van de heren *Ansoms en Van Eetvelt* over de verbeurdverklaring van de bromfiets die in overtreding is. Ook voor hem is dat de meest doeltreffende alternatieve straf.

In verband met amendement n° 5 van de regering is hij de mening toegedaan dat de voorgestelde maatregel gemakkelijk via de postorderverkoop kan worden omzeild. Ook wijst hij er nog op dat uit een enquête van Testaankoop is gebleken dat zelfs de gehomologeerde voertuigen vaak sneller kunnen rijden dan wettelijk mag. Ook in dit geval moeten de homologatiecriteria strenger worden en de invoerders aan controles onderworpen.

De heer Van Eetvelt brengt een aantal argumenten aan ter ondersteuning van amendement n° 2, dat hij samen met de heer *Ansoms* heeft ingediend. Hij brengt in herinnering dat sinds enkele jaren inspanningen worden geleverd om een betere samenwerking tussen politie, rijkswacht en schooldirecties te bewerkstelligen. Dat gebeurt onder meer door de inrichting van verkeersparken op de speelplaatsen, waarbij de leerlingen weliswaar door agenten in uniform worden begeleid, maar ook binnen het gewone lesrooster verkeersonderricht krijgen.

Spreker denkt dan ook dat de leerlingen controles op de speelplaats van de school niet eens zo slecht zouden onthalen, vooral omdat amendement n° 6 (subamendement bij amendement n° 2) bepaalt dat de bezitter van de bromfiets en de schooldirecteur met de controle moeten instemmen.

De heren Ramoudt en Vautmans wensen enige toelichting bij de toepassingsregels voor amendement n° 5 van de regering.

De heer Van Nieuwenhuizen is van mening dat oplegging van de bromfiets nog altijd de beste afschrikkingsmethode is. De maatregel die het rege-

Gouvernement n'est, selon lui, pas réaliste et fera plutôt sourire les propriétaires de cyclomoteurs.

Compte tenu de l'insuffisance des contrôles effectués actuellement, il se rallie aux amendements n^{os} 1 et 2 de MM. Ansoms et Van Eetvelt qui étendent les contrôles aux lieux publics. Il précise que les contrôles sur la voie publique sont déjà souvent ressentis par les jeunes comme de la provocation et que les contrôles dans l'enceinte de l'école n'influencera guère l'image du policier.

M. Winkel revient sur la démarche adoptée par le Gouvernement en déposant le présent projet de loi. Il déplore que trop souvent le Gouvernement s'approprie une proposition de loi en déposant un projet sur le même objet sapant de la sorte toute initiative parlementaire.

Quant au fond du projet, l'orateur trouve l'initiative intéressante mais regrette qu'elle ne soit pas étendue à tous les véhicules. Il plaide pour que le ministre développe une vision globale de la sécurité routière.

Il se rallie aux remarques formulées par MM. Ansoms et De Mol sur l'amendement n^o 5 du Gouvernement.

Le ministre fait observer que, d'une manière générale, il faudrait souvent s'interroger davantage sur les conséquences des actes législatifs posés, car les exemples de dispositions législatives qui n'ont pas les effets souhaités foisonnent. Il serait sans doute plus efficace de ne prendre qu'un nombre plus restreint de mesures législatives, mais de veiller davantage à leur application.

Il expose ensuite les raisons pour lesquelles il ne peut accepter les amendements de MM. Ansoms et Van Eetvelt.

Il estime, d'une part, que l'immobilisation du véhicule doit s'inscrire dans la problématique générale de la sécurité routière. Il serait erroné d'introduire dans le présent projet une peine supplémentaire (en effet, l'immobilisation n'est pas une peine de substitution).

Dans ce but, le ministre annonce qu'il installera le 31 mai 1994, la Commission nationale pour la circulation routière et qu'à cette occasion, il élaborera une texte reprenant différents points de sa philosophie générale; à savoir :

- l'adhésion nécessaire de tous les partenaires concernés en matière de sécurité routière;
- la révision de la hiérarchie des priorités;
- l'organisation d'un débat sur les peines alternatives et sur les modalités de sanctions.

L'immobilisation est un des éléments qui seront soumis à cette discussion globale. Il va de soi qu'elle doit concerner d'autres types de véhicules. Toutefois,

ringsamendement aanbeveelt, lijkt hem niet uitvoerbaar en zal bij de bezitters van bromfietsen eerder op de lachspieren werken.

Aangezien de bestaande controles niet afdoende zijn, sluit hij zich aan bij de heren Ansoms en Van Eetvelt, die in hun amendementen n^{rs} 1 en 2 die de controles tot de openbare plaatsen uitbreiden. Hij wijst erop dat jongeren vaak ook de wegcontroles als provocatie beschouwen, zodat controles binnen de school zelf nauwelijks invloed op het imago van de politieagent zal hebben.

De heer Winkel brengt nogmaals de procedure ter sprake die de regering bij de indiening van dit ontwerp heeft gevolgd. Hij betreurt dat de regering de indieners van een wetsvoorstel maar al te vaak het gras voor de voeten wegmaait door zelf een wetsontwerp over hetzelfde onderwerp in te dienen en daarmee elk parlementair initiatief de pas af te snijden.

In verband met de inhoud van het ontwerp verklaart hij dat het initiatief op zich wel interessant is, maar betreurt hij tegelijkertijd dat het niet voor alle voertuigen geldt. Hij pleit ervoor dat de minister een algemene visie inzake verkeersveiligheid zou ontwikkelen.

Voorts sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de heren Ansoms en De Mol over amendement n^r 5 van de regering.

De minister merkt op dat men over het algemeen meer vraagtekens zou moeten plaatsen bij de gevolgen van bepaalde wetgevende initiatieven, aangezien het aantal voorbeelden van wetsbepalingen die aan hun doel voorbijschieten legio is. Men zou hoogst waarschijnlijk meer bereiken met minder geregeld, als men tegelijkertijd scherper op de toepassing van de maatregelen zou toezien.

Vervolgens herhaalt hij nog eens waarom de amendementen van de heren Ansoms en Van Eetvelt voor hem onaanvaardbaar zijn.

Enerzijds is hij de mening toegedaan dat het aan de ketting leggen van voertuigen onderdeel van het algemene probleem van de verkeersveiligheid is. Het heeft geen zin in dit ontwerp in een extra straf te voorzien (oplegging is immers geen vervangende straf).

Daarom zal de minister op 31 mei 1994 de Nationale Commissie voor het Wegverkeer installeren. Bij die gelegenheid zal hij de diverse aspecten van zijn algemene visie op het probleem toelichten.

Daarbij vindt hij het vooral belangrijk dat op de adhesie van alle bij de verkeersveiligheid betrokken partijen kan worden gerekend, dat de volgorde van wat belangrijk is wordt herzien en dat er een debat over alternatieve straffen en de uitvoering van de straffen komt.

Oplegging van voertuigen is een van de mogelijkheden die binnen die algemene discussie aan bod moeten komen. Het spreekt vanzelf dat een dergelij-

le ministre ne souhaite pas que l'on inscrive cette mesure telle quelle dans le présent projet de loi.

D'autre part, en ce qui concerne son opposition aux contrôles dans les écoles, le ministre, bien que conscient de la sensibilisation suscitée par l'uniforme, reste persuadé que le monde de l'éducation ne doit pas être répressif; son rôle est d'enseigner aux jeunes des connaissances et des comportements.

L'école doit veiller à éduquer les jeunes dans le sens des responsabilités et du respect des règles. Toutefois, il se déclare prêt à envisager des mesures de sensibilisation en collaboration avec l'Institut belge de sécurité routière.

Le ministre se dit également conscient de la portée limitée de son amendement n° 5 qui présente cependant l'avantage de saisir le problème en amont en permettant la saisie des kits.

M. Winkel estime que l'examen de la problématique au sein de la Commission nationale pour la circulation routière est superflu et ne fera que retarder la prise de mesures effectives. En outre, des études ont déjà été effectuées au niveau européen et pourraient être intéressantes pour le ministre.

Le ministre réplique que la commission ne procédera pas à de nouvelles études mais se basera sur les études existantes. Il ajoute qu'en plus d'études sérieuses, il convient surtout de réunir tous les partenaires concernés par le débat.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

En ce qui concerne la défense des amendements et les réponses du ministre, il est renvoyé au point B, II. *Discussion*.

Article 1^{er}

L'amendement n° 1 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt* est rejeté par 7 voix contre 6.

La commission décide d'apporter une correction technique à la première phrase de l'article 1^{er} en précisant l'intitulé de la loi qui est modifiée (loi du 21 juin 1985, modifiée par la loi du 18 juillet 1990).

L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

ke maatregel ook voor andere voertuigen moet gelden. Wel wenst de minister niet dat het aan de ketting leggen als dusdanig in dit wetsontwerp zou worden opgenomen.

Voorts is hij inderdaad tegen controles in de scholen gekant. Hoewel de minister zich bewust is van de invloed die een uniform kan hebben, blijft hij ervan overtuigd dat onderwijs niet op straffen moet steunen. Het onderwijs heeft tot taak jongeren bepaalde kennis en bepaalde gedragspatronen bij te brengen.

Een school moet haar leerlingen opvoeden tot verantwoordelijke mensen die zich aan bepaalde regels kunnen houden. Wel wil hij maatregelen overwegen om in samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de betrokkenen meer bewust van het probleem te maken.

De minister beseft ook dat amendement n° 5 een beperkte draagwijdte heeft. Toch biedt dat amendement het voordeel dat het probleem bij de bron wordt aangepakt, aangezien het in de mogelijkheid voorziet om ombouwsets in beslag te nemen.

De heer Winkel vindt het dan weer niet nodig om het probleem nog eens binnen de Nationale Commissie voor het Wegverkeer te bespreken. Dat zal immers alleen maar tot gevolg hebben dat doeltreffende maatregelen nog wat langer uitblijven. Bovendien werd in dat verband al Europees onderzoek verricht, waaruit de minister misschien nog interessante gegevens zou kunnen putten.

De minister antwoordt dat de commissie het werk niet nog eens zal overdoen, maar zich op bestaand onderzoek zal baseren. Hij voegt er nog aan toe dat ook grondig uitgevoerd onderzoek niet voldoende is. In de eerste plaats komt het erop aan alle betrokken partijen om de tafel te krijgen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Voor de verdediging van de amendementen en de antwoorden van de minister wordt naar punt « B, II. *Bespreking* » verwezen.

Artikel 1

Amendement n° 1 van *de heren Ansoms en Van Eetvelt* wordt verworpen met 7 tegen 6 stemmen.

De commissie beslist een technische verbetering aan te brengen in de tweede zin van artikel 1 door het opschrift van de gewijzigde wet (wet van 21 juni 1985, gewijzigd door de wet van 18 juli 1990) uitdrukkelijk te vermelden.

Artikel 1, aldus gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

Articles 1^{er}bis et 1^{er}ter

L'amendement n° 6 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt* (sous-amendement à l'amendement n° 2 des mêmes auteurs) est rejeté par 7 voix contre 6.

L'amendement n° 2 des mêmes auteurs est rejeté par le même vote.

*
* *

Avant de procéder au vote sur l'amendement n° 7 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt* qui instaure la possibilité d'immobiliser pendant trente jours le cyclomoteur en infraction (sous-amendement à l'amendement n° 3 des mêmes auteurs), la commission y apporte une correction technique en supprimant la référence à l'article 1^{er}, § 5 étant donné que l'amendement n° 1 des mêmes auteurs qui créait ce § 5, n'a pas été retenu.

L'amendement n° 7 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt*, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 4 de *MM. Ramoult et Vautmans* (sous-amendement à l'amendement n° 3 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt*) suscite quelques questions.

M. De Mol estime que l'amendement est superflu et qu'il va de soi que le cyclomoteur doit être remis en état aux frais du propriétaire.

M. Van Dienderen suggère que le verbalisant qui saisit le cyclomoteur charge un technicien de le remettre en état conformément à la loi et que le propriétaire paie au verbalisant les frais de la réparation.

Il se réfère à la procédure en vigueur en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules automobiles suivant laquelle le propriétaire dispose de quelques jours pour mettre son véhicule en ordre et le représenter pour un second contrôle. Une procédure similaire pourrait être envisagée pour les cyclomoteurs.

M. Ramoult est d'avis qu'il faut éviter que le propriétaire ne trafique à nouveau son cyclomoteur lorsqu'il l'aura récupéré. Il sera certainement tenté de le faire car, contrairement aux automobilistes dont le véhicule est refusé au contrôle technique, il a intérêt à augmenter la vitesse de son cyclomoteur.

M. Ansoms, bien que partisan du principe avancé dans l'amendement, émet des doutes quant à la nécessité de l'inscrire dans la loi.

L'amendement n° 4 de *MM. Ramoult et Vautmans* est rejeté par 6 voix contre 2 et 5 abstentions.

La commission passe ensuite au vote de l'amendement n° 5 du Gouvernement. Elle décide d'en faire

Artikelen 1bis en 1ter

Amendement n° 6 van *de heren Ansoms en Van Eetvelt* (subamendement op amendement n° 2 van dezelfde indieners) wordt verworpen met 7 tegen 6 stemmen.

Amendement n° 2 van *dezelfde indieners* wordt met dezelfde stemming verworpen.

*
* *

Alvorens over te gaan tot de stemming over amendement n° 7 van *de heren Ansoms en Van Eetvelt* waarbij de mogelijkheid wordt ingevoegd om de bromfiets die in overtreding bevonden is, gedurende dertig dagen op te leggen (subamendement op amendement n° 3 van dezelfde indieners), brengt de commissie een technische verbetering aan door de verwijzing naar artikel 1, § 5, weg te laten, aangezien amendement n° 1 van dezelfde indieners, waarbij § 5 werd toegevoegd, niet werd aangenomen.

Amendement n° 7 van *de heren Ansoms en Van Eetvelt*, aldus gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

Amendement n° 4 van *de heren Ramoult en Vautmans* (subamendement op amendement n° 3 van de heren Ansoms en Van Eetvelt) doet enkele vragen rijzen.

De heer De Mol is van oordeel dat het amendement overbodig is : het spreekt vanzelf dat de bromfiets op kosten van de eigenaar weer in orde moet worden gebracht.

De heer Van Dienderen stelt voor dat de verbalisant die beslag legt op de bromfiets een technicus zou belasten met het terug in orde brengen van de bromfiets, en dat de eigenaar de reparatiekosten aan de verbalisant zou betalen.

Hij verwijst naar de procedure bij de technische keuring van auto's : de eigenaar beschikt over enkele dagen om zijn voertuig in orde te maken en zich opnieuw te melden voor een tweede keuring. Een soortgelijke procedure zou ook voor bromfietsen kunnen worden ingevoerd.

Volgens *de heer Ramoult* moet worden voorkomen dat de eigenaar weer aan het sleutelen slaat wanneer hij zijn bromfiets opnieuw in handen krijgt. Hij zal zeker geneigd zijn dat te doen : in tegenstelling tot de autobestuurder wiens voertuig bij de technokeuring wordt afgewezen, heeft hij er belang bij de snelheid van zijn bromfiets op te voeren.

De heer Ansoms is het eens met het principe dat in het amendement wordt ontwikkeld; toch betwijfelt hij of dat principe in de wet hoeft te worden opgenomen.

Amendement n° 4 van *de heren Ramoult en Vautmans* wordt verworpen met 6 tegen 2 stemmen en 5 onthoudingen.

Vervolgens stemt de Commissie over amendement n° 5 van de regering. De Commissie beslist het als

un sous-amendement à l'amendement n° 3 de MM. Ansoms et Van Eetvelt.

Si l'amendement n° 5 devait être adopté, il deviendrait ainsi le § 5 de l'amendement n° 3.

L'amendement n° 5 du Gouvernement est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 3 de *MM. Ansoms et Van Eetvelt*, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité et devient l'article 2 du texte adopté par la Commission.

Art. 2

Une correction d'ordre linguistique est apportée au texte néerlandais de l'article 2.

L'article 2 est adopté à l'unanimité et devient l'article 3 du texte adopté par la Commission.

*
* *

L'ensemble du projet, tel qu'il a été modifié et figure au Doc. n° 1373/5, est adopté à l'unanimité.

En conséquence, la proposition de loi jointe devient sans objet.

Le Rapporteur,

M. VAN DER POORTEN

Le Président,

V. FEAUX

een subamendement op amendement n° 3 van de heren Ansoms en Van Eetvelt te beschouwen.

Mocht amendement n° 5 worden aangenomen, dan wordt het § 5 van amendement n° 3.

Amendement n° 5 van de regering wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde amendement n° 3 van *de heren Ansoms en Van Eetvelt* wordt eenparig aangenomen en wordt artikel 2 van de tekst aangenomen door de Commissie.

Art. 2

De Nederlandse tekst van artikel 2 wordt taalkundig aangepast.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen en wordt artikel 3 van de tekst aangenomen door de Commissie.

*
* *

Het gehele wetsontwerp, zoals het werd gewijzigd en voorkomt in Stuk n° 1373/5, wordt eenparig aangenomen.

Dientengevolge vervalt het toegevoegde wetsvoorstel.

De Rapporteur,

M. VAN DER POORTEN

De Voorzitter,

V. FEAUX