

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

23 juin 2006

PROPOSITION DE LOI**modifiant l'arrêté royal du
20 juillet 2001 relatif à
l'immatriculation de véhicules**(déposée par MM. Jef Van den Bergh
et Roel Deseyn)
_____**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

23 juni 2006

WETSVOORSTEL**tot wijziging van het koninklijk besluit
van 20 juli 2001 betreffende
de inschrijving van voertuigen**(ingediend door de heren Jef Van den Bergh
en Roel Deseyn)
_____**RÉSUMÉ**
_____*La présente proposition de loi vise à rétablir l'obligation d'immatriculation et la plaque minéralogique pour les cyclomoteurs.***SAMENVATTING**
_____*Dit wetsvoorstel strekt ertoe de inschrijvingsplicht en de nummerplaat voor bromfietsen opnieuw in te voeren.*

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis le 1^{er} septembre 2005, aux Pays-Bas, les nouveaux cyclomoteurs et scooters doivent être munis d'un certificat d'immatriculation et d'une plaque minéralogique. Le gouvernement néerlandais, les services de police, les entreprises d'assurances ainsi que les constructeurs et les garagistes y étaient nettement favorables, et la mesure a donc été prise. On espère qu'elle augmentera la sécurité routière, qu'elle permettra de mieux contrôler le respect de l'obligation d'assurance et qu'elle fera baisser la petite criminalité (sacs à main arrachés par une personne circulant en mobylette).

La Belgique a déjà connu, par le passé, une obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs. Cette obligation a été supprimée il y a longtemps. Nous estimons que cette suppression était une erreur, et ce, pour les mêmes raisons pour lesquelles l'obligation d'immatriculation a été rétablie aux Pays-Bas : la sécurité routière, le respect de l'obligation d'assurance, la réduction de la petite criminalité. Nous plaidons dès lors pour le rétablissement de cette obligation dans notre pays.

Un facteur important, à cet égard, est le gonflage des cyclomoteurs au-delà de leur puissance autorisée. Même s'il est vrai que presque tout ce qui est lié au gonflage des cyclomoteurs (l'importation, la mise en vente, la publicité, la vente, le montage, l'aide au montage des kits de gonflage, ainsi que la mise en circulation de cyclomoteurs trafiqués avec des kits de gonflage ou de manière artisanale) est interdit par la loi et passible de lourdes peines, il se pose encore le problème des contrôles : les tribunaux n'acceptent pas tous facilement l'utilisation des curvomètres, étant donné que certains appareils de contrôle qui satisfont à la procédure d'étalonnage donnent tout de même des résultats impossibles. On devrait donc également pouvoir contrôler le respect des règles concernant la puissance maximale des cyclomoteurs pendant qu'ils roulent. Mais, pour ce faire, il est indispensable de pouvoir identifier le véhicule dans la circulation.

Dans ce contexte, cette forme d'identification est également nécessaire si l'on veut faire respecter l'obligation d'assurance. En effet, en cas d'accident corporel, les entreprises d'assurances se retirent ; elles estiment que le véhicule dont le moteur a été gonflé ne peut plus être considéré comme un cyclomoteur parce qu'il ne correspond plus, à la suite de ce gonflage, à la définition du cyclomoteur qui figure dans le règlement tech-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sedert 1 september 2005 moeten de nieuwe bromfietsen, de scooters en de snorfietsen in Nederland voorzien zijn van een inschrijvingsbewijs en nummerplaat. De Nederlandse regering, de politiediensten aldaar, de verzekeringsondernemingen en ook de constructeurs en garagisten waren er ondubbelzinnig voorstander van, en aldus is geschied. Er wordt op gerekend dat de maatregel en de verkeersveiligheid zal verhogen, en de naleving van de verzekeringplicht beter controleerbaar zal maken, en de kleine criminaliteit (handtassen die vanop een voorbijrijdend brommertje worden afgerukt) zal doen dalen.

België heeft ooit een inschrijvingsplicht voor bromfietsen gehad. Deze is reeds lang geleden afgeschaft. Welnu, de indieners van dit wetsvoorstel achten deze afschaffing een vergissing, en wel om dezelfde redenen waarom de inschrijvingsplicht in Nederland (opnieuw) werd ingevoerd, en in voorliggend wetsvoorstel pleiten ze ervoor om ze opnieuw in te voeren : de verkeersveiligheid, de naleving van de verzekeringsplicht, de daling van de kleine criminaliteit.

Een belangrijke factor bij dit alles is het opdrijven van bromfietsen boven hun toegelaten vermogen. Weliswaar is zowat alles wat samenhangt met het opdrijven van bromfietsen (de invoer, het te koop aanbieden, de publiciteit, de verkoop, de montage, de hulp bij de montage van oprijfkits, evenals het in het verkeer brengen van - met oprijfkits of «ambachtelijk» - opgedreven bromfietsen wettelijk verboden en ook zwaar strafbaar, dan nog stelt zich het probleem van de controles : de rechtbanken aanvaarden allemaal niet zomaar het gebruik van de curvometers, vermits sommige controletoestellen die voldoen aan de ijkingsprocedure toch onmogelijke controleresultaten opleveren. Dus moet het ook mogelijk zijn om de naleving van de regels betreffende het maximum vermogen van de bromfietsen al rijdende te controleren. Maar daarvoor is een identificatie van het voertuig tijdens het rijden noodzakelijk.

Deze vorm van identificatie is in deze context ook noodzakelijk om de naleving van de verzekeringsplicht te handhaven. Immers : bij letselondeval trekken de verzekeringsondernemingen zich terug ; zij stellen dat het opgedreven voertuig niet meer beschouwd kan worden als een bromfiets, omdat het omwille van het opdrijven niet beantwoordt aan de bepaling van bromfiets in het technisch reglement. Tenslotte moet de handha-

nique. Enfin, il convient de renforcer le contrôle du respect des règles techniques relatives aux cyclomoteurs dans l'optique de la lutte contre la petite criminalité.

Un argument supplémentaire qui plaide en faveur du rétablissement de la plaque d'immatriculation pour les cyclomoteurs est qu'un certain nombre d'habitants des régions frontalières ou de touristes belges rencontrent des problèmes à l'étranger lorsqu'ils circulent en cyclomoteur ou en scooter : certains d'entre eux ont déjà reçu une amende parce que leur véhicule n'était pas immatriculé. Ils ont eu beau invoquer l'absence d'une obligation d'inscription en Belgique, rien n'y a fait.

C'est pourquoi nous proposons de traiter de la même manière les cyclomoteurs et les motocyclettes dans l'arrêté royal relatif à l'immatriculation de véhicules.

Nous comprendrions en l'occurrence que l'introduction du certificat d'immatriculation et de la plaque minéralogique se déroule en plusieurs phases, à savoir que le système soit prioritairement instauré pour les nouveaux véhicules vendus et que les propriétaires des cyclomoteurs du parc de véhicules existant disposent d'un certain délai pour faire immatriculer leur véhicule auprès de la Direction de l'Immatriculation des véhicules, après un contrôle attesté par la police locale.

ving van de technische regels betreffende de bromfietsen ook meer armslag krijgen in functie van het bestrijden van de kleine criminaliteit.

Een bijkomende motivering voor de herinvoering van de nummerplaat voor bromfietsen is dat een aantal mensen in de grensstreek of Belgische toeristen in het buitenland problemen ondervinden als ze er zich met hun bromfiets of scooter verplaatsen : een aantal onder hen heeft reeds een boete gekregen omdat ze niet ingeschreven waren, en het hielp hen helemaal niet als ze verwezen naar het ontbreken van een inschrijvingsplicht in het eigen land.

Met het oog op dit alles stellen wij voor om in het koninklijk besluit over de inschrijving van voertuigen de bromfietsen op dezelfde manier te behandelen als de motorfietsen.

Wij vinden het hierbij aanvaardbaar dat de invoering van het inschrijvingsbewijs en de nummerplaat in fazen gebeurt, nl. dat het systeem prioritair wordt ingevoerd voor de nieuw verkochte voertuigen, en dat de bromfietsen van het bestaande voertuigenpark een bepaalde periode krijgen om hun voertuig te laten inschrijven bij de dienst voor de Inschrijving van de voertuigen, na een geattesteerde controle door de lokale politie.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'article 1^{er}, 6°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules est complété par la disposition suivante:

« - cyclomoteurs :

1° soit un « cyclomoteur classe A », c'est-à-dire tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km à l'heure;

2° soit un « cyclomoteur classe B », c'est-à-dire tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 45 km à l'heure, à l'exclusion des cyclomoteurs classe A ainsi que des véhicules conduits par les personnes handicapées et qui sont équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas. ».

Art. 3

Le Roi peut à nouveau modifier, abroger ou compléter les dispositions que l'article 2 de la présente loi a modifiées dans l'arrêt royal précité. Il observe à cet égard les procédures et les formalités qu'il fallait déjà observer pour modifier, abroger ou compléter cet arrêté.

9 mai 2006

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 1, 6° van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen wordt aangevuld met volgende bepaling:

« - bromfietsen :

1° ofwel bromfietsen klasse A, dit wil zeggen elk twee of driewielig voertuig uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektrische motor en dat naar bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 25 km per uur;

2° ofwel bromfietsen klasse B, dit wil zeggen elk voertuig uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektrische motor en dat naar bouw en motorvermogen en op een horizontale weg niet sneller dan 45 km per uur kan rijden, met uitsluiting van de bromfietsen klasse A alsook voertuigen bestuurd door personen met een handicap, uitgerust met een motor die niet toelaat zich sneller dan stapvoets voort te bewegen. ».

Art. 3

De Koning kan de bepalingen die door artikel 2 van deze wet werden gewijzigd in het vermelde koninklijk besluit, opnieuw wijzigen, opheffen of aanvullen. Hij volgt daarbij de procedures en vormvereisten die voorheen reeds golden voor het wijzigen, opheffen of aanvullen van dat besluit.

9 mei 2006

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)