

BELGISCHE SENAAT**—
BUITENGEWONE ZITTING 1979****—
11 APRIL 1979****Voorstel van wet strekkende om de jongeren geleidelijk aan vertrouwd te maken met het besturen van een bromfiets of een motorfiets****(Ingediend door de heren E.-P. Guillaume en Lagasse)****—
TOELICHTING**

Een recent onderzoek van het Instituut voor Sociologie van de ULB over « tweewielers » en verkeersveiligheid in België belicht de voornaamste facetten van het verschijnsel der « tweewielers » en levert kostbare gegevens op, die wij in onze wetgeving verwerkt zouden willen zien.

Zo blijken brommers en motoren steeds meer in trek te komen bij bepaalde klassen van onze samenleving, hoewel dit enigszins wordt tegengewerkt door het invoeren van overijld gemaakte voorschriften. Zij worden vooral bereden door jongeren, door de minst-draagkrachtigen, die zich geen auto kunnen veroorloven en door de plattelandsbevolking die geen andere vervoermiddelen ter beschikking heeft.

Gezien de stijgende vraag en de risico's verbonden aan het berijden van tweewielers, is het zaak om onze wetgeving zo aan te passen dat de gebruikers zich geleidelijk aan vertrouwd kunnen maken met de theorie en de praktijk.

Het is immers gebleken dat het niet gevaarlijker is met een lichte bromfiets dan met een gewone fiets te rijden. Het is niettemin een feit dat de risico's toenemen met de kracht van de motor.

Daarom verdient het aanbeveling om zeer jong, eerst met een bromfiets en vervolgens met een motorfiets te leren rijden, zodat de betrokkenen een grondiger kennis opdoen

SENAT DE BELGIQUE**—
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979****—
11 AVRIL 1979****Proposition de loi visant à l'apprentissage progressif des jeunes à la conduite d'un cyclomoteur ou d'une motocyclette****(Déposée par MM. E.-P. Guillaume et Lagasse)****—
DEVELOPPEMENTS**

Une récente étude réalisée par l'Institut de Sociologie de l'ULB « Le « deux roues » et la sécurité routière belge » nous révèle les principaux aspects du phénomène des « deux roues » et apporte de précieux enseignements que nous voudrions traduire dans notre législation en la matière.

Ainsi, il apparaît que l'acquisition et la conduite de vélomoteurs et de motos connaît une popularité croissante parmi certaines classes de notre société, quoique perturbée par la mise en place de dispositions prises hâtivement. Les utilisateurs de ces engins se recrutent principalement parmi les jeunes, les classes sociales les moins bien nanties qui ne peuvent se permettre l'achat d'une automobile et auprès de la population rurale ne disposant pas d'autres moyens de communication.

Devant cette demande croissante et les risques inhérents à l'utilisation des véhicules à deux roues, il y a lieu de revoir notre législation de façon à promouvoir un apprentissage progressif, pratique et théorique de l'utilisation de ces engins.

En effet, il est démontré que les risques d'utilisation d'un cyclomoteur léger ne sont pas supérieurs à ceux résultant de l'usage d'un vélo ; il reste néanmoins vrai que les risques s'accroissent au fur et à mesure qu'augmente la puissance de l'engin.

C'est pourquoi il convient de préconiser un apprentissage précoce et progressif de la conduite d'un cyclomoteur, ensuite d'une motocyclette, ce qui favoriserait la connaissance appro-

van het verkeersreglement alvorens trapsgewijs over te gaan tot het besturen van voertuigen met grotere cilinderinhoud. Wij hebben ons bij deze gedachte laten leiden door factoren van sociale, fysieke, psychologische en culturele aard.

Zo zijn jongeren lichamelijk uitstekend geschikt om een bromfiets te besturen, maar die geschiktheid dreigt op de duur te verschrompelen, als er geen gebruik van wordt gemaakt. Anderzijds schijnen de fysiologische gevolgen van een ongeval op hun leeftijd minder erg te zijn. Ook de psychologische kant van de zaak is niet te onderschatten : de vele eisen die gesteld worden om met een bromfiets te mogen rijden, vatten de jongeren al te vaak op als een uitdaging om zich te doen gelden tegenover de wereld van de volwassenen.

Sociaal gezien vormt het rijden met een bromfiets een goede voorbereiding op het leven in maatschappelijk verband en het verwerven van verantwoordelijkheidsbesef en zelfbeheersing.

Om al die redenen moet het leren gebruiken van brommers en motorfietsen in achtereenvolgende stadia verlopen.

Derhalve stellen wij voor het berijden van een lichte bromfiets toe te staan vanaf 14 jaar, mits de kandidaat geslaagd is voor een examen over de voornaamste verkeersregels.

Het besturen van een zwaardere bromfiets zou eerst worden toegestaan nadat de kandidaat gedurende een jaar met een lichte bromfiets heeft gereden zonder een zware overtreding te begaan.

Volgens dezelfde procedure zou het berijden van een lichte motor worden toegestaan vanaf zestien jaar en het berijden van een motor met een grote cilinderinhoud vanaf achttien jaar, een regel die trouwens reeds enkele jaren geldt.

Voor degenen die deze weg niet hebben gevolgd, zouden de leeftijdsgrenzen hoger moeten liggen en bovendien zouden zij een theoretisch en praktisch examen moeten afleggen. Alle gegevens zouden worden vermeld in een bewijs afgegeven door het gemeentebestuur van de woonplaats van de bestuurder.

De jongeren voorbereiden op een samenleving waarin de individuele vervoermiddelen ieder jaar een grotere plaats veroveren is het doel van dit wetsvoorstel.

**

VOORSTEL VAN WET

ARTIKEL 1

Artikel 2.17, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt vervangen als volgt :

fondie du code de la route et aménagerait le souci d'accéder par paliers à la conduite d'un engin de plus grosse cylindrée. Cette conduite nous est dictée par la prise en considération de plusieurs facteurs : sociaux, physiques, psychologiques et culturels.

Ainsi, du point de vue physique, le jeune possède toutes les aptitudes requises pour conduire un cyclomoteur; toutefois si elles restent inemployées, elles risqueraient de s'étioler avec le temps. D'autre part, c'est à cet âge que les conséquences physiologiques d'un accident semblent être les moins graves. L'aspect psychologique du problème ne doit pas être sousestimé : les obstacles mis à l'utilisation du cyclomoteur sont considérés trop souvent par les jeunes comme un défi à relever pour s'affirmer vis-à-vis du monde des adultes.

Socialement, la conduite d'un cyclomoteur constitue un apprentissage à la vie sociale, à la responsabilité et à la maîtrise de soi.

L'ensemble de ces raisons commande que l'accès à la conduite d'un véhicule à deux roues se fasse par stades successifs.

C'est pourquoi nous proposons que la conduite d'un cyclomoteur léger soit autorisée à partir de l'âge de 14 ans pour autant que le candidat ait réussi un examen portant sur les principales règles de la circulation routière.

L'accès à la conduite d'un cyclomoteur plus puissant serait réservé au candidat ayant pratiqué pendant un an la conduite d'un cyclomoteur léger sans avoir commis de faute grave.

En respectant la même procédure, la conduite d'une petite moto serait autorisée à partir de l'âge de 16 ans, et celle d'une grosse cylindrée à partir de l'âge de 18 ans, norme en vigueur depuis plusieurs années.

Pour ceux qui n'auraient pas suivi cette filière, les conditions d'âges devraient être plus élevées et l'accès à la conduite subordonnée à la réussite d'un examen portant sur la théorie et sur la pratique. Toutes les données seraient consignées dans un brevet délivré par l'autorité communale du domicile du conducteur.

Préparer l'entrée des jeunes dans une société où les moyens de transports individuels occupent chaque année une place plus importante, tel est l'objectif de la présente proposition de loi.

E.-P. GUILLAUME.

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE 1^{er}

L'article 2.17, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est remplacé par le texte suivant :

« Motorfiets » :

1° Hetzij een « motorfiets klasse A », d.w.z. elk twee- of driewielig voertuig, voorzien van een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 125 cm³,

2° Hetzij een « motorfiets klasse B », d.w.z. elk twee- of driewielig voertuig, voorzien van een motor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³. »

ART. 2

Artikel 8.2.3°, tweede lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt vervangen als volgt :

« Die leeftijd wordt echter teruggebracht :

— Tot 14 jaar voor de bestuurder van een bromfiets klasse A, mits hij is geslaagd voor een examen over de voornaamste verkeersregels, op de wijze bepaald door de Koning en voor zover alleen de bestuurder het voertuig berijdt.

— Op 15 jaar voor de bestuurder van een bromfiets klasse B, mits hij gedurende een jaar gereden heeft met een bromfiets klasse A zonder te zijn veroordeeld wegens een zware overtreding of zonder schuldig te zijn verklaard door de hoven en rechtbanken ingeval hij bij een verkeersongeval zou zijn betrokken.

Bij gebreke van dien wordt de leeftijd voor het besturen van een bromfiets klasse B vastgesteld op 16 jaar, mits de bestuurder geslaagd is voor een theoretisch en praktisch examen, op de wijze bepaald door de Koning.

— Op 16 jaar voor de bestuurder van een motorfiets klasse A, mits hij gedurende een jaar gereden heeft met een bromfiets klasse B zonder te zijn veroordeeld wegens een zware overtreding of zonder schuldig te zijn verklaard door de hoven en rechtbanken ingeval hij bij een verkeersongeval zou zijn betrokken.

Bij gebreke van dien wordt de leeftijd voor het besturen van een motorfiets klasse A vastgesteld op 18 jaar, mits de bestuurder beslaagd is voor een theoretisch en praktisch examen, op de wijze bepaald door de Koning.

— Op 18 jaar voor de bestuurder van een motorfiets klasse B, mits hij gedurende een jaar gereden heeft met een motorfiets klasse A zonder te zijn veroordeeld wegens een zware overtreding of zonder schuldig te zijn verklaard door de hoven en rechtbanken ingeval hij bij een verkeersongeval zou zijn betrokken.

Bij gebreke van dien wordt de leeftijd voor het besturen van een motorfiets klasse B vastgesteld op 18 jaar, mits de bestuurder geslaagd is voor een theoretisch en praktisch examen, op de wijze bepaald door de Koning. »

« Le terme « motocyclette » désigne :

1° Soit une « motocyclette de classe A », c'est-à-dire tout véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm³,

2° Soit une « motocyclette de classe B », c'est-à-dire tout véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée excédant 125 cm³. »

ART. 2

L'article 8.2.3°, alinéa 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la circulation routière est remplacé par le texte suivant :

« Toutefois, cet âge est ramené :

— A 14 ans pour le conducteur de cyclomoteur de classe A pour autant qu'il ait satisfait à un examen concernant les principales règles de la circulation routière selon les modalités déterminées par le Roi et que le véhicule ne porte pas d'autres personnes que le conducteur.

— A 15 ans pour le conducteur de cyclomoteur de classe B, pour autant qu'il ait pratiqué pendant un an la conduite d'un cyclomoteur de classe A sans avoir encouru de ce fait une condamnation pour faute grave et sans avoir été déclaré en faute par les cours et tribunaux dans un accident de la route où il aurait été impliqué.

A défaut, l'âge requis pour la conduite d'un cyclomoteur de classe B est fixé à 16 ans pour autant que le conducteur ait réussi un examen théorique et pratique selon les modalités déterminées par le Roi.

— A 16 ans pour le conducteur d'une motocyclette de classe A pour autant qu'il ait pratiqué pendant un an la conduite d'un cyclomoteur de classe B sans avoir encouru de ce fait une condamnation pour faute grave et sans avoir été déclaré en faute par les cours et tribunaux dans un accident de la route où il aurait été impliqué.

A défaut, l'âge requis pour la conduite d'une motocyclette de classe A est fixé à 18 ans, pour autant que le conducteur ait réussi un examen théorique et pratique selon les modalités déterminées par le Roi.

— A 18 ans pour le conducteur d'une motocyclette de classe B pour autant qu'il ait pratiqué pendant un an la conduite d'une motocyclette de classe A sans avoir encouru de ce fait une condamnation pour faute grave et sans avoir été déclaré en faute par les cours et tribunaux dans un accident de la route où il aurait été impliqué.

A défaut, l'âge requis pour la conduite d'une motocyclette de classe B est fixé à 18 ans pour autant que le conducteur ait réussi un examen théorique et pratique selon les modalités déterminées par le Roi. »

ART. 3

Het gemeentebestuur van de woonplaats van de bestuurder geeft op de wijze bepaald door de Koning, een bewijs van rijvaardigheid af volgens de klasse van bromfiets of motorfiets, na te hebben nagegaan of voldaan is aan de vereisten voor het besturen van het betrokken voertuig.

ART. 3

L'autorité communale du domicile du conducteur délivre selon les modalités fixées par le Roi un brevet d'aptitude correspondant à chaque classe de cyclomoteur ou de motocyclette, après avoir vérifié si les conditions d'accès à la conduite d'un de ces véhicules sont remplies.

E.-P. GUILLAUME.
A. LAGASSE.