

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1994-1995****2 MAART 1995**

Ontwerp van wet 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

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BARTHOLOMEEUSSEN**

**I. UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE
MINISTER EN MINISTER VAN VER-
KEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN**

Tijdens een vorige commissievergadering is overeengekomen de behandeling van het voorstel ingediend door de heer Erdman [Gedr. St., Senaat, nr. 367-1 (B.Z. 1991-1992)] aan te houden tot wanneer

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Seeuws, voorzitter, Appeltans, mevr. Bauwen, de heren Benker, Bouchat, mevr. Cahay-André, de heren Desutter, Didden, Gesquiere, Hotyat, Quintelier, Vancrombruggen en Bartholomeeussen, rapporteur.

3. Andere senatoren: de heren Erdman, Maertens en Monfils.

R. A 16630*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:**

1118-1 (1993-1994) Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers

SÉNAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1994-1995****2 MARS 1995**

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

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. BARTHOLOMEEUSSEN**

**I. EXPOSÉ DU VICE-PREMIER MINISTRE ET
MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES**

Dans une précédente réunion de commission, nous avons convenu de maintenir en suspens la proposition de loi déposée par M. Erdman [Doc. Sénat 367-1 (S.E. 1991-1992)], dans l'attente de l'examen du projet

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Seeuws, président, Appeltans, Mme Bauwen, MM. Benker, Bouchat, Mme Cahay-André, MM. Desutter, Didden, Gesquiere, Hotyat, Quintelier, Vancrombruggen et Bartholomeeussen, rapporteur.

3. Autres sénateurs: MM. Erdman, Maertens et Monfils.

R. A 16630*Voir:***Document du Sénat:**

1118-1 (1993-1994) Projet transmis par la Chambre des représentants.

het regeringsontwerp is besproken dat definitief een einde wil maken aan het opvoeren van het vermogen van bromfietsen en dat ondertussen door de Kamer van volksvertegenwoordigers is goedgekeurd.

Bijgevolg stelt de minister voor die twee teksten samen te behandelen.

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 de motor « op te fokken ». Het gaat hier natuurlijk om een 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.

Het wetsontwerp dat de Regering heeft ingediend en dat de Kamer van volksvertegenwoordigers reeds heeft goedgekeurd, 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.

Bij overtreding van deze nieuwe bepalingen kunnen de uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, in beslag worden genomen.

Voorts bepaalt het ontwerp dat elke « opgefokte » bromfiets onmiddellijk kan worden opgelegd gedurende een periode van maximum 30 dagen.

Het geldt hier een alternatieve straf die via een andere weg tegemoet komt aan het oogmerk dat de heer Erdman in zijn voorstel nastreeft.

In die omstandigheden stelt de minister voor dat het voorstel Erdman de plaats ruimt voor het ontwerp dat de Regering heeft ingediend in de versie die de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft goedgekeurd.

de loi du Gouvernement, qui vise à réprimer totalement les transformations de cyclomoteurs et qui a déjà été voté par la Chambre de représentants.

Le ministre propose dès lors de les examiner ensemble.

Les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les statistiques des victimes de la route. Les deux-roues sont, d'autre part, des usagers faibles de la circulation. Ces deux éléments font des jeunes conducteurs de cyclomoteurs des usagers particulièrement exposés aux risques de la circulation routière. Ces risques sont aggravés du fait que beaucoup de jeunes « trafiquent » leurs cyclomoteurs en « gonflant » le moteur. Il s'agit bien sûr d'une infraction. Mais il est paradoxal de constater que les « kits de gonflage » sont en vente libre actuellement, alors qu'il est interdit d'apporter aux véhicules des transformations qui en modifient les caractéristiques.

Précisément, les « kits » augmentant la puissance du moteur du cyclomoteur, le transforment en cyclomoteur d'une autre classe ou en motocyclette, ce qui implique des conditions différentes quant à leur conduite (permis de conduire, port d'un casque, etc.).

Les infractions sont lourdement réprimées, alors que la vente des « kits » est libre.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement et déjà approuvé par la Chambre des représentants 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. L'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements deviennent également interdites.

En cas d'infraction à ces nouvelles dispositions, il pourra être procédé à la saisie des équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs.

D'autre part, le projet de loi prévoit que tout cyclomoteur « trafiqué » pourra être immobilisé sur-le-champ pour une période de 30 jours maximum.

Il s'agit ici d'une peine alternative qui rencontre, par une approche nouvelle, le but recherché par M. Erdman dans sa proposition de loi.

Dans ces conditions, le ministre propose que la proposition de loi de M. Erdman soit couverte par le projet de loi du Gouvernement tel qu'il a déjà été voté par la Chambre des représentants.

II. ALGEMENE BESPREKING

[Cf. Gedr. St. Senaat, nr. 367-2 (B.Z. 1991-1992)]

De indiener van het oorspronkelijke voorstel, dat samen met het ontwerp is behandeld, stelt het volgende vast:

Zijn voorstel sluit nauwer aan bij wat er in de praktijk gebeurt.

Wanneer een jeugdige bestuurder betrapt wordt op het besturen van een opgefokte bromfiets, gaat het meestal om een minderjarige en op zich vormt dat reeds een overtreding.

Daarbij komt nog dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van een dergelijke bromfiets niet meer dekt.

Bijgevolg is de minderjarige bij een ongeval rechtstreeks aansprakelijk. Het is ook niet zo gemakkelijk de ouders aansprakelijk te stellen. Daardoor loopt het slachtoffer van het ongeval het risico geen schadevergoeding te ontvangen.

Thans gaat degene die de technische aanpassing van de motorfiets heeft uitgevoerd, vrijuit, ofschoon hij onmiskenbaar aansprakelijk is.

Het voorstel wil ook degene die het motorvermogen van de bromfiets op verzoek van een minderjarige technisch heeft opgevoerd, aansprakelijk stellen.

Er bestaat dus een verschil tussen het voorstel en het ontwerp, dat alleen handelt over de technische vereisten waaraan bromfietsen moeten voldoen.

De indiener van het voorstel vraagt waar de strafbepalingen staan op grond waarvan de overtreders van de verbodsbepalingen in § 5 van het ontwerp artikel 1 kunnen worden veroordeeld.

De minister deelt mee dat men verwijst naar artikel 4 van de wet van 21 juni 1985, die de overtredingen van die bepalingen bestraft.

Aangezien dit ontwerp alleen maar de genoemde wet aanvult, worden de straffen bedoeld in artikel 4 van de wet er automatisch op van toepassing.

De indiener van het voorstel verklaart van oordeel te zijn dat, in dat geval, artikel 4 van de wet van 21 juni 1985 naar de door het ontwerp ingevoerde nieuwe § 5 zou moeten verwijzen.

Hij stelt vast dat het ontwerp en het voorstel hetzelfde doel bereiken, doch andere middelen hanteren.

Hij heeft verkozen de wet betreffende de politie over het wegverkeer te wijzigen omdat de jonge bestuurder in haar bepalingen reeds wordt gestraft. Het kwam hem dus noodzakelijk voor het begrip medeaansprakelijkheid van de persoon die de bromfiets technisch heeft opgevoerd, in die wet op te nemen.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

[Voir doc. Sénat n° 367-2 (S.E.1991-1992)]

L'auteur de la proposition initiale, discutée simultanément avec le présent projet, fait les constatations suivantes:

Sa proposition traite plus directement de ce qui se passe sur le terrain.

Lorsqu'un jeune conduisant un cyclomoteur « gonflé » est appréhendé, il est le plus souvent mineur, ce qui constitue déjà une infraction.

De plus, l'assurance ne couvre plus la responsabilité civile du conducteur d'un cyclomoteur trafiqué.

Par conséquent, en cas d'accident, le mineur est directement responsable, et il n'est pas évident de pouvoir invoquer la responsabilité des parents. De ce fait, la victime de l'accident risque de ne pas être indemnisée.

Or, la personne qui a procédé à la modification technique du cyclomoteur n'est actuellement pas mise en cause, alors qu'elle est manifestement responsable.

Le but de la proposition est de rendre coresponsable la personne qui a techniquement trafiqué un cyclomoteur, à la demande d'un mineur.

La proposition diffère donc du projet qui ne s'applique qu'aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs.

L'auteur de la proposition voudrait savoir où se trouvent les dispositions pénales sur base desquelles pourront être condamnés les contrevenants aux interdictions prévues dans le § 5 proposé à l'article 1^{er} du présent projet.

Le ministre déclare qu'on se réfère à l'article 4 de la loi du 21 juin 1985, qui prévoit les sanctions applicables aux infractions à ses dispositions.

Comme le présent projet ne fait que compléter cette loi, les sanctions prévues à l'article 4 de la loi s'y appliquent automatiquement.

L'auteur de la proposition estime dans ce cas que l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 devrait faire référence au nouveau § 5 introduit par le projet.

Il constate que le projet et la proposition arrivent au même but mais par des voies différentes.

Il a choisi la voie de la modification de la loi relative à la police de la circulation routière, parce que le jeune conducteur est déjà sanctionné par les dispositions de cette loi. Il lui semblait donc que c'est là qu'on devait introduire la notion de la coresponsabilité de la personne ayant techniquement trafiqué le cyclomoteur.

Een senator merkt op dat men hier alweer regelgevend optreedt zonder zich af te vragen waarom een aantal bepalingen zo vaak worden overtreden. Men neemt dus genoeg met een harde repressieve aanpak.

Bromfietsen worden onderverdeeld in twee categorieën. De eerste mag 25 km per uur halen, de tweede 40 km per uur. Nu kan zelfs een fiets gemakkelijk een snelheid van 25 km per uur overschrijden. De verleiding is dan ook zeer groot om een dergelijke bromfiets op te fokken.

Indien er een basisreglementering bestond die opener is en gemakkelijker te aanvaarden, zou de overheid het heel wat minder moeilijk hebben te doen accepteren dat men ze niet mag overtreden.

Spreker geeft ook toe dat het inderdaad niet ernstig zou zijn van 40 naar 80 km per uur over te gaan omdat wanneer de motor wordt opgefokt, de resterende uitrusting blijft zoals ze is, en dus niet meer voor de nodige veiligheid kan zorgen. Dat houdt een groot gevaar in.

Hij is van mening dat de opzet van dit ontwerp niet ruim genoeg is opgevat.

Hij wijst erop dat ook auto's dat probleem hebben gekend wanneer er nog geen uitgebreid gamma van verschillende motoren bestond. Sedert dat gamma is verruimd, is het probleem ook verdwenen.

Spreker vraagt of de voorgestelde § 5 van het ontworpen artikel 1 ook slaat op kits die bestemd zijn voor motorwedstrijden.

Voorts bepaalt de voorgestelde § 4 van het ontworpen artikel 2 dat het opgevoerde voertuig in beslag wordt genomen wanneer het op de openbare weg rijdt. Wat met het circuit van Francorchamps, dat gedeeltelijk de openbare weg gebruikt?

De senator vraagt dat men duidelijk het verkopen van « kits » voor wedstrijden en de voertuigen die daaraan deelnemen, uit het algemeen verbod licht.

Een lid verklaart de algemene strekking van het ontwerp goed te keuren doch merkt op dat in veel gevallen de jongeren zelf hun motorfiets opvoeren. Ook dat geval moet duidelijk geregeld worden.

Ook zijn niet in alle gevallen kits nodig om het motorvermogen op te voeren. Een stuk wegnemen kan voldoende zijn.

Een ander lid wijst erop dat het ontwerp ook rekening houdt met het probleem van de ouders die een eerste motorfiets kopen voor hun minderjarig kind, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat die niet meer dan 25 km per uur kan halen.

Un sénateur fait remarquer qu'une fois encore, on réglemente sans se demander pourquoi certaines dispositions sont si souvent transgressées. On se contente d'une répression féroce.

Les cyclomoteurs sont divisés en deux catégories. L'une permet de circuler à 25 km/h, l'autre à 40 km/h. Or, même à vélo, on dépasse facilement 25 km/h. La tentation est dès lors très forte de modifier quelque peu un tel cyclomoteur.

Si on disposait d'une réglementation de base plus ouverte et plus acceptable, il serait plus facile pour les pouvoirs publics de faire admettre qu'on ne puisse pas la transgresser.

L'intervenant reconnaît, d'autre part, qu'il ne serait, en effet, pas sérieux de passer de 40 à 80 km/h, pour la bonne raison que si le moteur est « gonflé », le reste de l'équipement ne l'est pas et n'offre donc plus la sécurité requise. Ce serait très dangereux.

Il estime que ce projet n'est pas conçu dans une optique globale.

Il rappelle que le problème a existé pour les voitures, lorsqu'il n'y avait pas une grande gamme de moteurs différents. Depuis que la gamme s'est étendue, le problème a disparu.

L'intervenant voudrait savoir si le § 5 proposé à l'article 1^{er} du projet, vise également les kits pour la compétition à moto.

D'autre part, le § 4 proposé à l'article 2 du projet prévoit la saisie du véhicule trafiqué circulant sur la voie publique. Or, le circuit non permanent de Francorchamps se situe en partie sur la voie publique.

Le sénateur voudrait qu'on excepte clairement de l'interdiction générale, la vente de « kits » à usage de compétition et les véhicules qui participent à des compétitions.

Un membre approuve l'idée générale du projet, mais fait remarquer que très souvent, les jeunes trafiquent eux-mêmes leur cyclomoteur. Ce cas doit aussi être clairement prévu.

D'autre part, l'emploi de kits n'est pas toujours nécessaire pour modifier la puissance du moteur, il suffit d'enlever une pièce.

Un autre membre souligne que le projet rencontre aussi le problème des parents qui achètent un premier cyclomoteur pour un mineur d'âge, à la condition expresse que le cyclomoteur ne dépasse pas les 25 km/h.

Hij vindt het goed dat er een dergelijk ontwerp tot stand komt en dat men ook in een uitzondering voorziet voor sportwedstrijden die officieel worden georganiseerd.

Een lid merkt op dat dit probleem ook bestaat bij de oudere bestuurders.

Een senator deelt mee dat zijn fractie het ontwerp steunt en dat het zo snel mogelijk aangenomen moet worden.

Hij voegt eraan toe dat er in ons land een vorm van criminaliteit bestaat, een snelheidsmaffia die men nooit voldoende kan bestrijden noch bestraffen.

Zo lijkt het hem onvoorstelbaar dat de minister net besloten heeft de maximum snelheid in de stad van 50 op 70 km per uur te brengen.

De indiener van het voorstel stelt voor het ontwerp aan te nemen, maar ook zijn voorstel. Ze zijn klaarblijkelijk complementair en bestrijken aldus alle opvoermethodes van de bromfietsen.

In zijn voorstel wordt het probleem volgens hem vanuit een andere invalshoek benaderd en heeft het een ruimer toepassingsgebied. Het ontwerp zou dan ook niet behoeven te worden geamendeerd; anders zou het terug naar de Kamer moeten.

Een senator antwoordt de voorlaatste spreker dat zijn standpunt hem overdreven lijkt. Men bijt zich immers vast in één enkele sector, terwijl voorstellen waarin ten strijde wordt getrokken tegen het aanvalen van ouderen en jongeren, drugs en criminaliteit in het algemeen, in de Kamer en de Senaat jaren blijven aanslepen zonder dat men er zich mee bezighoudt. Dat is demagogie.

Wat betreft de sancties die in het voorstel zijn neergelegd, meent hij dat ze buiten alle verhouding staan tot de begane overtreding.

De indiener van het voorstel antwoordt dat hij mikt op jongeren die, in dit geval, onverzekerd aan het verkeer deelnemen. Het minimum vastgesteld voor het rijden met een niet-verzekerde bromfiets is 500 frank. De boete voor degene die het voertuig opvoert kan dus niet als overdreven worden beschouwd.

Een lid stelt de volgende vragen.

— Is er een soortgelijke wetgeving in de ons omringende landen?

— Artikel 2 van het ontwerp voorziet in de inbeslagneming van voertuigen. Wat zal men daar een maand mee doen? Moet in dat verband niets worden geregeld op gebied van infrastructuur, op het niveau van de gemeenten?

De minister antwoordt wat volgt.

Il marque son accord pour l'adoption d'un tel projet et aussi qu'on fasse une exception pour les compétitions sportives officiellement organisées.

Un commissaire fait remarquer que ce problème concerne également les conducteurs âgés.

Un sénateur déclare que son groupe soutient ce projet qui doit être adopté le plus rapidement possible.

Il ajoute qu'il existe dans notre pays une criminalité, une mafia de la vitesse qu'on ne combattrait et ne réprimerait jamais assez.

Il est incroyable, par exemple, d'apprendre que le ministre vient de décider d'augmenter la limitation de vitesse autorisée en ville de 50 à 70 km/h.

L'auteur de la proposition propose de voter le projet, mais aussi sa proposition. Ils sont vraisemblablement complémentaires et couvrent ainsi toutes les possibilités de trafic des cyclomoteurs.

Il lui paraît que sa proposition a une autre approche du problème et couvre un champ plus large. Cette solution permettrait aussi de ne pas amender le projet que devrait retourner à la Chambre.

Un sénateur répond à l'avant-dernier intervenant que son point de vue lui semble parfaitement outrancier. En effet, on s'acharne sur un seul secteur, alors que des propositions visant à combattre les agressions contre les personnes âgées, les jeunes, la drogue et la criminalité en général traînent à la Chambre et au Sénat depuis des années sans qu'on s'en préoccupe. C'est de la demagogie.

Quant aux sanctions prévues par la proposition, il considère qu'elles sont totalement disproportionnées par rapport à l'infraction commise.

L'auteur de la proposition réplique qu'il vise les jeunes qui, dans ce cas, circulent sans être assurés. Le minimum prévu pour rouler avec un cyclomoteur non assuré est de 500 francs. La sanction prévue pour la personne qui trafique le véhicule ne peut donc pas être considérée comme exorbitante.

Un commissaire pose les questions suivantes.

— Existe-t-il des législations similaires dans les pays limitrophes?

— L'article 2 du projet prévoit la saisie des véhicules. Que va-t-on en faire pendant un mois? Ne faut-il rien prévoir à ce propos sur le plan de l'infrastructure, au niveau des communes?

Le ministre répond ce qui suit.

Hij zegt dat hij veel waardering heeft voor het parlementaire werk en betreurt dat een wetsontwerp werd ingediend over hetzelfde thema als het voorstel, terwijl het voldoende was geweest dit laatste aan te passen.

Nu het zover is, komt het hem voor dat het ontwerp een ruimer toepassingsgebied heeft. Het zou dus rationeler zijn dit aan te nemen, terwijl het voorstel zou moeten worden geamendeerd.

Hij onderstreept dat het ontwerp in geen geval van toepassing is op de motorfietsen. Officiële sportwedstrijden op circuits vallen dus buiten de werkingssfeer van het ontwerp, alsook de werkplaatsen waar motorfietsen en bromfietsen voor die competities worden gereedgemaakt.

Artikel 2 bestraft alle vormen van opvoeren, zowel het opfokken door de bestuurder van de bromfiets als het te koop aanbieden of het monteren van uitrusting op het voertuig. Dat geldt eveneens voor de jongere die zelf zijn bromfiets heeft opgevoerd.

De minister meent dat in dat geval inbeslagname een uitstekende alternatieve maatregel is voor het systeem van de zware boetes die uiteindelijk geen zin hebben.

Het is een opvoedende maatregel, die het gezinsbudget niet overmatig zal bezwaren.

Frankrijk met name past een soortgelijke regelgeving ter zake toe.

Wat de opslag van de in beslag genomen voertuigen betreft, is het de taak van de rechterlijke macht om dit infrastructuurprobleem op te lossen.

De vorige spreker merkt op dat de in beslag genomen voertuigen over het algemeen worden opgeslagen in garages voor een prijs van 65 frank per dag. Dat is veel voor een bromfiets.

De minister heeft met verbazing in de pers vernomen dat hij het voornemen zou hebben de maximumsnelheid in de agglomeraties te verhogen. Daar is nooit sprake van geweest.

Naar aanleiding van de bespreking in de Kamer over de verkeersveiligheid is men het er in de Commissie min of meer over eens geworden dat het beleid inzake verkeersveiligheid moet worden verfijnd, aangezien algemene bepalingen die blindelings worden toegepast, verkeerd kunnen uitpakken. De snelheidsbeperking tot 50 km per uur op de Brusselse ring is bijvoorbeeld gevaarlijk. In sommige centra met veel voetgangers daarentegen is 30 km per uur al meer dan genoeg.

Il se déclare très attaché au respect du travail parlementaire et regrette qu'un projet de loi ait été déposé sur le même sujet que la proposition, alors qu'il eût suffi de l'adapter.

Les choses étant ce qu'elles sont, il lui paraît que le projet couvre un champ d'application plus large. Il serait donc plus rationnel de l'adopter, alors que la proposition devrait être amendée.

Il souligne que le projet de loi ne s'applique en aucun cas aux motos. Les compétitions sportives organisées officiellement sur des circuits sont donc exclues du champ d'application du projet, de même que les ateliers de préparation des motos et cyclomoteurs à ces compétitions.

L'article 2 sanctionne tous les types de trafic, aussi bien en ce qui concerne le conducteur du cyclomoteur que l'offre ou le montage de kits sur le véhicule. Cela vaut également pour le jeune qui a lui-même trafiqué son cyclomoteur.

Le ministre considère que, dans ce cas, la saisie est une excellente mesure alternative au système d'amendes folles qui n'ont finalement pas de sens.

C'est une mesure éducative qui ne détériore pas la structure financière de la famille.

La France, notamment, applique une réglementation similaire en la matière.

En ce qui concerne l'entreposage des véhicules saisis, il appartient au pouvoir judiciaire de résoudre ce problème d'infrastructure.

Le précédent intervenant fait remarquer que les voitures saisies sont généralement entreposées dans des garages pour un prix de 65 francs par jour. C'est beaucoup pour un cyclomoteur.

C'est avec étonnement que le ministre a appris par la presse qu'il aurait l'intention d'augmenter le niveau de la limitation de la vitesse dans les agglomérations. Il n'en a jamais été question.

La discussion qui vient d'avoir lieu à la Chambre, à propos de la sécurité routière, a permis de trouver un certain consensus au sein de la commission, selon lequel la politique en matière de circulation routière devait être modulée, des dispositions générales appliquées à l'aveuglette pouvant conduire à des aberrations. Par exemple, la limitation à 50 km/h sur le ring de Bruxelles est dangereuse. Par contre, dans certains centres, avec piétonniers, 30 km/h suffisent.

Evenzo, inzake het alcoholgehalte in het bloed zou de reglementering moeten worden aangepast door het invoeren van sancties per categorie:

- van 0,5 tot 0,8 gram;
- van 0,8 tot 1,5 gram;
- meer dan 1,5 gram.

Tot besluit dringt een herziening van het volledige verkeersreglement en van de regelgeving inzake verkeersveiligheid zich op.

De indiener van het voorstel heeft er niets op tegen dat het ontwerp wordt aangenomen maar hij vraagt nogmaals dat ook zijn voorstel zou worden aangenomen, want hij meent dat het ontwerp het doel van zijn voorstel niet volledig realiseert.

Het ontwerp beoogt het monteren van uitrusting, wat niet altijd noodzakelijk is. Het ziet ook op het opvoeren van het vermogen van de motor boven 25 km per uur, ook al wordt daarbij niet noodzakelijk 40 km per uur gehaald, terwijl het voorstel betrekking heeft op de overgang van categorie A naar categorie B.

Bovendien wijzigen het ontwerp en het voorstel niet dezelfde wetgeving.

De minister verduidelijkt dat de huidige regelgeving reeds verbiedt een bromfiets van klasse A om te vormen tot een van klasse B.

Het ontwerp voorziet eveneens in een sanctie voor degenen die deze omvorming verwezenlijkt, op verzoek van een persoon beneden de 18 jaar. Het bestrijkt dan ook de inhoud van het wetsvoorstel.

Na enige reflectie nochtans en tot besluit van de bespreking, stelt de minister voor het wetsvoorstel eveneens aan te nemen. Vóór het naar de Kamer wordt overgezonden, zal hij een grondige juridische studie laten uitvoeren om na te gaan of het ontwerp een ander toepassingsgebied heeft dan het voorstel.

De indiener van het voorstel en de commissie kunnen zich verenigen met deze oplossing.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMING

Artikelen 1 tot 3

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt en zij worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Het ontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met dezelfde eenparigheid.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
Marcel BARTHOLOMEEUSSEN. *De wd. Voorzitter,*
Willy SEEUWS.

De même, en matière de taux d'alcool dans le sang, il y aurait lieu de moduler la réglementation en adaptant les sanctions par catégories:

- de 0,5 à 0,8 gramme;
- de 0,8 à 1,5 gramme;
- au-delà de 1,5 gramme

En conclusion, une révision de l'ensemble du Code de la route et de la réglementation de la sécurité routière s'impose.

L'auteur de la proposition ne voit aucune objection à ce qu'on adopte le projet. Mais il demande à nouveau que sa proposition soit quand même votée également car il estime que le projet ne rencontre pas entièrement le but de sa proposition.

En effet, le projet vise l'adjonction d'un équipement, ce qui n'est pas nécessairement le cas. Il vise aussi l'augmentation de la puissance du moteur au-delà de 25 km/h, sans nécessairement atteindre les 40 km/h, alors que la proposition vise le passage de la catégorie A à la catégorie B.

D'autre part, le projet et la proposition ne modifient pas les mêmes législations.

Le ministre précise que la réglementation actuelle interdit déjà de transformer un cyclomoteur de classe A en cyclomoteur de classe B.

Le projet prévoit également une sanction pour celui qui effectue la transformation, à la demande d'une personne de moins de 18 ans. Il couvre donc le contenu de la proposition de loi.

Cependant, après réflexion, et en conclusion de la discussion, le ministre propose d'adopter également la proposition de loi. Avant qu'elle passe à la Chambre, il fera procéder à une étude juridique approfondie sur une éventuelle différence dans le champ d'application de son projet et de la proposition.

L'auteur de la proposition et la commission se rallient à cette solution.

III. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} à 3

Ces articles ne font l'objet d'aucune remarque et sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'ensemble du projet de loi est adopté à la même unanimité.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
Marcel BARTHOLOMEEUSSEN. *Le Président f.f.,*
Willy SEEUWS.

MATERIELE VERBETERING

In de Nederlandse tekst vervallen in het eerste lid van artikel 1 de woorden « van de wet van 21 mei 1985 tot wijziging ».

CORRECTION MATÉRIELLE

Dans le texte néerlandais du premier alinéa de l'article 1^{er}, les mots « van de wet van 21 mei 1985 tot wijziging » sont supprimés.