



N° 880

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2008.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR LA PROPOSITION DE LOI (N° 812), MODIFIÉE PAR LE SÉNAT, *relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés*,

PAR M. Sébastien HUYGHE,

Député.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 632, 371, 663 et T.A. 95.

Sénat : 197, 256 et T.A. 73 (2007-2008).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
DISCUSSION GÉNÉRALE	7
EXAMEN DES ARTICLES	9
<i>Article 1^{er}</i> (art. L. 321-1 du code de la route) : Dispositions relatives aux véhicules soumis à réception	9
<i>Article 2</i> (art. L. 321-1-1 du code de la route) : Encadrement de la commercialisation et de l'utilisation des véhicules non soumis à réception	10
<i>Article 3</i> (art. L. 321-1-2 [nouveau] du code de la route) : Création d'une obligation d'identification des véhicules non soumis à réception.....	12
<i>Article 4</i> (art. L. 321-5 et L. 321-6 [nouveaux] du code de la route) : Peines complémentaires applicables aux contraventions prévues par l'article L. 321-1-1 du code la route	13
TABLEAU COMPARATIF	15

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat a adopté, le 10 avril 2008, la proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés, adopté en première lecture à l'unanimité par notre Assemblée le 5 février 2008. Il a apporté quelques modifications au texte issu de l'Assemblée nationale, sans en remettre en cause la philosophie.

La présente proposition de loi résulte en effet d'initiatives convergentes des groupes UMP⁽¹⁾ et SRC⁽²⁾ de l'Assemblée nationale. Sur tous les bancs, le développement spectaculaire de la commercialisation et de l'utilisation d'engins de type « mini-motos » a fait naître de grandes inquiétudes. Ces inquiétudes portent tout d'abord sur la santé de leurs utilisateurs, souvent très jeunes, et des autres usagers dans la mesure où ces engins, souvent de mauvaise qualité et dépourvus de tout équipement de sécurité, sont tout à fait inadaptés à l'usage qui en est fait le plus souvent.

Les nouveaux drames survenus récemment plaident d'ailleurs pour un renforcement rapide de la législation applicable dans ce domaine. Ainsi, le 12 avril à Bagneux (Hauts-de-Seine), un adolescent de dix-sept ans s'est tué en perdant le contrôle de sa mini-moto sur la voie publique. Le 14 avril, dans l'Aveyron, un enfant de douze ans est mort, renversé par un quad dans l'exploitation agricole familiale.

En outre, l'utilisation de ces engins est source de nuisances sonores et environnementales qui perturbent la vie quotidienne de beaucoup de nos concitoyens, que ce soit en milieu urbain ou rural.

• Compte tenu du caractère très insuffisant de la législation dans ce domaine, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale visait donc à mieux encadrer la commercialisation et l'utilisation des mini-motos, mini-quads et engins assimilés :

(1) Proposition n° 632 de MM. Calmégane, Gaudron, Huyghe et Maurer.

(2) Proposition n° 371 de Mme Guigou, M. Golberg et les membres du groupe SRC.

— son article 1^{er} réservait aux professionnels ayant signé une charte de qualité la commercialisation de ces engins et interdisait leur vente, cession ou location-vente aux mineurs ;

— son article 2 interdisait l'utilisation de ces engins en dehors de terrains adaptés et limitait encore davantage cette utilisation par les jeunes de moins de quatorze ans. Il prévoyait également la confiscation automatique de l'engin en cas de récidive.

La méconnaissance des obligations prévues était passible d'une contravention de la cinquième classe, soit 1 500 euros d'amendes.

• Le Sénat a apporté au dispositif adopté par l'Assemblée nationale un certain nombre de modifications ou d'ajouts :

— sur le plan formel, il a préféré réunir l'ensemble des dispositions concernant les engins non soumis à réception, de type « mini-motos », dans l'article L. 321-1-1 du code la route, c'est-à-dire dans l'article 2 de la proposition de loi. En conséquence, l'article L. 321-1, modifié par l'article 1^{er} de la proposition de loi, concernerait uniquement les engins soumis à réception. Initialement, votre rapporteur avait préféré faire porter la distinction entre les dispositions relatives à la commercialisation (à l'article L. 321-1) et celles relatives à l'utilisation (à l'article L. 321-1-1), mais il admet que la distinction opérée par le Sénat permettra de lever une incertitude juridique sur la portée de l'actuel article L. 321-1 du code la route ;

— concernant les conditions de commercialisation, le Sénat a retenu une formulation destinée à éviter d'empêcher la revente entre particuliers, sans remettre en cause l'encadrement prôné par l'Assemblée nationale ;

— s'agissant des limitations de l'utilisation de ces engins, le Sénat a repris le dispositif proposé par l'Assemblée nationale, tout en renforçant encore l'encadrement de l'usage par des mineurs de 14 ans et, à l'inverse, en prévoyant une exception à l'interdiction, pour raisons professionnelles ;

— le Sénat a enfin ajouté deux articles additionnels qui complètent utilement le dispositif : le premier (article 3) institue une identification obligatoire des engins de type « mini-motos », le second (article 4) permet au juge de prononcer la peine complémentaire de confiscation du véhicule dès la première infraction.

La Commission a examiné, en deuxième lecture, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, au cours de sa première séance du mardi 13 mai 2008.

Après l'exposé du rapporteur, une discussion générale a eu lieu.

Intervenant conformément aux dispositions de l'article 38, alinéa 1^{er}, du Règlement, **M. Daniel Goldberg** a regretté la suppression par le Sénat de l'obligation faite aux vendeurs de mini-motos d'adhérer à une charte de qualité, alors que cette disposition avait fait l'objet d'un consensus à l'Assemblée nationale. Il a ensuite estimé que la réécriture complète du texte par le Sénat, bien que conforme à l'esprit du texte voté par l'Assemblée nationale, soulevait plusieurs questions. Il s'est notamment interrogé, d'une part, sur la pertinence de la distinction entre les mineurs de moins de 14 ans et de plus de 14 ans, ces derniers étant dispensés de l'appartenance à une association sportive agréée, et, d'autre part, sur l'utilité de mentionner par deux fois les interdictions applicables aux mineurs de moins de 14 ans. Il a jugé imprécise l'infraction consistant à favoriser l'usage de mini-motos et a demandé si cette infraction pourrait s'appliquer aux vendeurs ou aux parents achetant ces engins. Il s'est en revanche félicité de la possibilité de confisquer le véhicule dès la première infraction, qu'il avait proposée par amendement au cours de l'examen du texte par l'Assemblée nationale. Après avoir jugé particulièrement compliquées les obligations de déclaration et d'identification du véhicule prévues par l'article 3 et relevé que le projet de loi ne précise pas à qui incombe la déclaration et que le retrait temporaire de la plaque d'identification est autorisé pour une pratique sportive, il a proposé de soumettre ces véhicules à l'obligation d'immatriculation dans les conditions de droit commun. Il a ensuite souhaité que les sanctions prévues pour les vendeurs, qui sont identiques à celles encourues par les utilisateurs, soient plus dissuasives. Il a conclu son propos en regrettant les difficultés rencontrées pour restreindre la vente de ces véhicules par Internet, qui constitue l'un des principaux problèmes.

Le rapporteur a apporté les éléments de réponse suivants :

— la disparition de la référence à la signature d'une charte de qualité par les professionnels vendant des mini-motos s'explique par la nature purement réglementaire de cette disposition. Néanmoins, l'idée de la charte de qualité reste intéressante et il sera utile de s'assurer auprès du ministre, en séance publique, que le décret d'application reprendra bien cette disposition ;

— le choix de l'âge minimum de 14 ans pour pouvoir utiliser, dans certaines conditions, un des engins visés par la proposition de loi n'est pas arbitraire. Il s'agit en effet de l'âge minimum fixé par l'article R. 211-2 du code de la route pour pouvoir conduire un cyclomoteur. Par ailleurs, l'apparente redondance de cette référence s'explique par le choix fait par le Sénat de regrouper dans cet article à la fois les dispositions relatives à la commercialisation et celles relatives à l'utilisation de ces engins ;

— l'article 2 prévoit de punir d'une contravention de cinquième classe toute personne « favorisant » l'utilisation d'une mini-moto ou d'un mini-quad en méconnaissance des dispositions de la proposition de loi. Le terme « favoriser » s'applique donc uniquement aux différentes interdictions édictées par cet article ;

— la formalité de déclaration du véhicule devra être accomplie par le propriétaire du véhicule auprès de l'autorité administrative, qu'il appartiendra au pouvoir réglementaire de désigner plus précisément. Cette disposition est intéressante car elle permettra de retrouver les propriétaires en cas d'infraction. Le rapporteur a rappelé qu'il avait fait partie d'un groupe de travail ayant préconisé une telle mesure et s'est donc félicité que le Sénat reprenne aujourd'hui cette proposition. Par ailleurs, cette procédure devra bien se distinguer de l'immatriculation, qui est au contraire destinée aux véhicules ayant vocation à circuler sur la voie publique ;

— la vente par Internet est effectivement la limite de tout dispositif de régulation. À la procédure d'identification obligatoire de tous les engins, y compris ceux vendus par Internet, peut être considérée comme un palliatif de cette difficulté.

La Commission est ensuite passée à l'examen des articles de la proposition de loi dans le texte du Sénat.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(art. L. 321-1 du code de la route)

Dispositions relatives aux véhicules soumis à réception

L'article 1^{er} de la proposition de loi transmise au Sénat regroupait les dispositions relatives à l'encadrement de la commercialisation des véhicules non soumis à réception (mini-motos, mini-quads...).

Votre rapporteur avait en effet proposé de compléter l'article L. 321-1 du code de la route, lequel interdit la commercialisation des véhicules qui, bien que soumis à réception, n'ont pas respecté cette formalité. En conséquence, l'article L. 321-1 aurait regroupé l'ensemble des dispositions relatives à la commercialisation des véhicules non réceptionnés, qu'ils soient astreints ou non à cette formalité. L'article L. 321-1-1, modifié par l'article 2 de la proposition de loi, aurait, quant à lui, regroupé les dispositions relatives à l'utilisation des véhicules non soumis à réception.

Le Sénat a choisi une autre logique de répartition des dispositions entre les articles L. 321-1 et L. 321-1-1 du code la route : le premier concernant les véhicules soumis à réception, le second les véhicules non soumis à réception. En conséquence, les dispositions qui figuraient à l'article 1^{er} de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale ont été déplacées à l'article 2 du texte adopté par le Sénat.

Distinguer clairement, d'une part les dispositions applicables aux engins non réceptionnés bien que soumis à réception, et d'autre part celles applicables aux engins qui ne sont pas soumis à cette obligation est une initiative bienvenue. En effet, la rédaction actuelle de l'article L. 321-1 peut prêter à confusion puisqu'elle constitue en délit le fait de commercialiser « *un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci* ». Cette rédaction ne précise pas explicitement que cette disposition concerne uniquement les véhicules soumis à réception qui ne respectent pas cette formalité. Elle a en effet été introduite afin de lutter contre la pratique du « débridage » des véhicules destinés à circuler sur la voie publique. Votre rapporteur avait d'ailleurs souligné⁽¹⁾ que cette rédaction peu claire avait conduit le tribunal correctionnel de Melun à retenir une interprétation contestable de cet article en condamnant un vendeur de mini-motos le 29 novembre 2007. De même, le 20 mars dernier, le parquet de Bobigny en Seine-Saint-Denis a ordonné la saisie de quads et de mini-motos non réceptionnés alors même que l'article L. 321-1 du code la route n'est bien évidemment pas destiné à s'appliquer à la vente de véhicules non destinés à circuler sur la voie publique.

(1) Rapport n° 663 (XIII^{ème} législature) au nom de la commission des Lois, page 6.

Afin d'écartier définitivement tout risque d'interprétation contraire de celle du législateur, le Sénat propose ainsi de préciser explicitement que le délit prévu à l'article L. 321-1 du code de la route s'applique uniquement dans le cas d'un véhicule ⁽¹⁾ « *soumis à réception et non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci* ». Dans ces conditions, il est donc préférable d'insérer les nouvelles dispositions relatives à la commercialisation des engins non soumis à réception dans un autre article du code de la route.

La Commission a *adopté* cet article sans modification.

Article 2

(art. L. 321-1-1 du code de la route)

Encadrement de la commercialisation et de l'utilisation des véhicules non soumis à réception

Compte tenu de la réorganisation des dispositions de la proposition de loi opérée par le Sénat, l'article 2 en constitue désormais le cœur.

1. Les dispositions relatives à la commercialisation des mini-motos, mini-quads et engins assimilés

En première lecture, l'Assemblée nationale avait fortement encadré les conditions de commercialisation des mini-motos et mini-quads par des professionnels.

En premier lieu, elle avait décidé que seuls des professionnels ayant signé une charte de qualité seraient autorisés à vendre, louer ou mettre à disposition de tels engins. La charte de qualité, dont le contenu devait être précisé par décret, aurait notamment imposé une obligation de conseil aux acheteurs, ainsi que des conditions quant à la qualité et à la sécurité des engins proposés par ces professionnels. En second lieu, l'Assemblée nationale avait interdit à ces professionnels de vendre, de mettre à disposition ou de proposer en location-vente ⁽²⁾ ces engins à des mineurs, dans un souci de responsabilisation des mineurs.

Le Sénat a tout d'abord accepté le principe d'un encadrement de la vente comme de la location ou de la mise à disposition des mini-motos et mini-quads. Toutefois, il a préféré confier au pouvoir réglementaire le soin de définir l'ensemble des conditions auxquelles seront soumis les professionnels, parmi lesquelles pourra figurer l'obligation de signer une charte de qualité. En effet, le Sénat a considéré que l'existence d'une telle charte ne relevait pas du pouvoir législatif. Dans la mesure où le texte adopté par l'Assemblée nationale avait déjà

(1) *Afin d'éviter un contournement de la loi, le Sénat a ajouté à la liste des véhicules concernés les « tricycles à moteur ».*

(2) *La location à des mineurs n'a pas été interdite afin de ne pas pénaliser les entreprises possédant des circuits de karting, dont les clients sont souvent mineurs, sans que cela ne pose de problème.*

prévu que le contenu de la charte de qualité serait fixé par décret, la solution préconisée par le Sénat ne remet pas en cause l'objectif initial de la proposition de loi. Par ailleurs, la rédaction retenue par le Sénat permet de limiter l'application du dispositif aux professionnels. Il ne s'appliquera donc pas à la vente, à la location ou à la mise à disposition entre particuliers. Certaines associations d'utilisateurs de sports mécaniques avaient craint que la rédaction retenue par notre assemblée puisse remettre en cause l'existence d'un marché tout à fait légitime dans ce domaine.

Concernant l'interdiction de la commercialisation aux mineurs, le Sénat a rejoint l'Assemblée nationale pour interdire toute vente, mise à disposition ou location-vente à des mineurs. En revanche, le Sénat s'est montré plus sévère en interdisant la location de ces engins aux mineurs de quatorze ans. En adoptant un sous-amendement du Président de notre Commission, M. Jean-Luc Warsmann, l'Assemblée nationale avait en effet renoncé à interdire toute location d'engins motorisés non réceptionnés à des mineurs, ce qui aurait mis en péril les entreprises de karting. Le rapporteur du Sénat a également estimé « *important de ne pas léser les propriétaires de circuits, notamment de karting* », ⁽¹⁾ tout en considérant que cet objectif serait atteint en maintenant la possibilité pour les seuls mineurs de plus de quatorze ans de louer un de ces véhicules ⁽²⁾.

2. Les dispositions relatives à l'utilisation des mini-motos, mini-quads et engins assimilés

Les dispositions de l'article 2 de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale concernaient les conditions d'utilisation des mini-motos, mini-quads et engins assimilés. Les restrictions à l'utilisation de ces véhicules envisagées ont été globalement acceptées par le Sénat, qui a toutefois apporté quelques modifications au régime prévu dans le texte qui lui avait été transmis.

Ainsi, les deux chambres partagent la nécessité de limiter la circulation de ces engins à « *des terrains adaptés à leur pratique dans des conditions définies par décret* ». Il ne serait donc plus possible d'utiliser des mini-motos et mini-quads sur des terrains privés dont la configuration n'est pas adaptée, comme des jardins d'habitations privées par exemple. Le Sénat a néanmoins jugé utile de préciser qu'un décret déterminerait « *les conditions dans lesquelles ces véhicules peuvent être utilisés sur des terrains privés à des fins professionnelles* ». Il s'agit notamment de prévoir explicitement que des professionnels (agriculteurs, forestiers...) peuvent utiliser des mini-quads non réceptionnés sur leur propre terrain. Votre rapporteur partage cette préoccupation, tout en estimant que la notion de « terrain adapté » était suffisamment large pour permettre au décret d'application de prévoir l'exception souhaitée par les sénateurs.

(1) Rapport n° 256 (2007-2008) par M. Jean-Patrick Courtois, sénateur, au nom de la commission des Lois.

(2) Le Sénat a néanmoins permis la mise à disposition aux mineurs de quatorze ans « dans le cadre d'une association sportive agréée ».

Une position convergente se dessine également sur la nécessité d'une interdiction de principe de l'utilisation des mini-motos, mini-quads et autres engins assimilés par les jeunes de moins de quatorze ans. Néanmoins, le Sénat a choisi de limiter l'exception pour pratique sportive proposée par notre Assemblée. En effet, seuls les mineurs de moins de quatorze ans pratiquant ce sport dans le cadre d'une association sportive agréée seraient autorisés à utiliser ce type de véhicule. Dans le texte de l'Assemblée nationale, cette exception était étendue à l'utilisation sur « *des terrains spécialement destinés à cet usage* », ⁽¹⁾ autrement dits des circuits fermés, comme les terrains de karting. Ainsi, par cohérence avec la position qu'il a prise en matière de commercialisation aux mineurs, le Sénat interdit donc la pratique de sports mécaniques aux jeunes de moins de quatorze ans, en dehors du cadre d'une association sportive agréée.

Dans tous les cas prévus par cet article, l'Assemblée nationale et le Sénat se sont accordés sur la nécessité de sanctionner d'éventuelles infractions par une contravention de la cinquième classe et de prévoir un régime spécifique en cas de récidive, comportant notamment la confiscation de plein droit du véhicule, sauf décision spécialement motivée de la juridiction.

La Commission a *adopté* cet article sans modification.

Article 3

(art. L. 321-1-2 [nouveau] du code de la route)

Création d'une obligation d'identification des véhicules non soumis à réception

À l'initiative de son rapporteur, M. Jean-Patrick Courtois, le Sénat a adopté un article additionnel, insérant un article L. 321-2 au sein du code la route. Cet article a pour objet de créer une obligation d'identification de leurs véhicules par les propriétaires de mini-motos et mini-quads.

En effet, au cours des débats à l'assemblée nationale, plusieurs orateurs avaient fait part des difficultés rencontrées par les forces de l'ordre pour appliquer l'article L. 321-1-1 du code la route qui interdit déjà la circulation des mini-motos et mini-quads sur la voie publique et dans les lieux ouverts au public. Les forces de police et de gendarmerie sont souvent démunies face à ces engins de petite taille qu'il est difficile d'appréhender dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Comme le souligne, le rapporteur du Sénat « *avant que leur immatriculation ne soit rendue obligatoire par le décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003, les cyclomoteurs posaient les mêmes difficultés aux forces de l'ordre. Leurs conducteurs bénéficiaient d'une immunité de fait* » ⁽²⁾. L'article 3

(1) Contrairement à ce qu'indique le rapporteur du Sénat, le texte adopté par l'Assemblée nationale était donc plus exigeant pour les mineurs de quatorze ans que pour le reste de la population. En effet la notion de « *terrains spécialement destinés à cet usage* » est beaucoup plus restrictive que celle de « *terrain adapté à la pratique* » des mini-motos, mini-quads et autres engins du même type.

(2) Rapport n° 256 (2007-2008) par M. Jean-Patrick Courtois, sénateur, au nom de la commission des Lois, page 30.

institue donc une procédure d'identification de ces véhicules afin de permettre aux forces de l'ordre de retrouver d'éventuels contrevenants qu'il n'est pas possible d'appréhender directement.

Cette procédure s'appliquerait à l'ensemble des propriétaires de véhicules non soumis à réception, et donc à immatriculation, dont la vitesse peut dépasser 25 km/h. Ils devraient déclarer leurs véhicules à l'autorité administrative qui leur attribuera un numéro d'identification. Ce numéro devra être gravé sur le véhicule et inscrit lisiblement sur une plaque fixée en évidence sur celui-ci ⁽¹⁾. Ce numéro pourra ainsi être relevé par les forces de l'ordre, lesquelles pourront par la suite consulter le traitement automatisé contenant l'ensemble des numéros d'identification, dont la création est autorisée par le dernier alinéa de l'article 3.

Bien que ces dispositions relèvent du pouvoir réglementaire, votre rapporteur partage pleinement la nécessité de permettre une identification des mini-motos par les forces de l'ordre et souhaite que cette procédure puisse être mise en œuvre dans les plus brefs délais. L'article 3 répond d'ailleurs à une préoccupation qui avait été formulée par le groupe de travail du groupe UMP de l'Assemblée nationale, auquel participait votre rapporteur. Il avait en effet préconisé que l'identité de l'ensemble des acquéreurs de mini-motos fasse l'objet d'un enregistrement.

La Commission a *adopté* cet article sans modification.

Article 4

(art. L. 321-5 et L. 321-6 [nouveaux] du code de la route)

Peines complémentaires applicables aux contraventions prévues par l'article L. 321-1-1 du code la route

Le Sénat a également adopté, toujours à l'initiative de son rapporteur, un amendement insérant deux autres nouveaux articles (L. 321-5 et L. 321-6) dans le code de la route, afin de permettre à la juridiction répressive de prononcer des peines complémentaires à l'encontre des personnes condamnées pour l'une des contraventions prévues par l'article L. 321-1-1.

En matière de contraventions, l'article 131-16 du code pénal prévoit que des peines complémentaires peuvent être prononcées si le règlement qui réprime ces contraventions le prévoit. Dans la mesure où la présente loi empiète sur le pouvoir réglementaire en créant des contraventions de cinquième classe, il semble préférable qu'elle précise également les peines complémentaires encourues, plutôt que de renvoyer cette question à un éventuel décret ultérieur.

L'article L. 321-5 du code de la route définirait une peine complémentaire applicable aux personnes physiques condamnées à l'une des contraventions prévues par l'article L. 321-1-1 pour commercialisation ou utilisation irrégulières

(1) Cette plaque pourra être retirée dans le cadre d'une pratique sportive.

de mini motos, mini-quads ou engins assimilés. Cette peine serait la confiscation du véhicule qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. Cette mesure pourrait donc être décidée par la juridiction dès la première infraction, alors que le texte adopté par l'Assemblée nationale ne prévoyait cette peine qu'en cas de récidive, celle-ci intervenant alors de plein droit.

L'article L. 321-6 concernerait la peine complémentaire applicable aux personnes morales coupables de vente, location ou mise à disposition irrégulière d'un des véhicules concernés par la proposition de loi. Il est proposé qu'elles encourent « *la confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit* », mentionnée au 5° de l'article 131-13 du code pénal.

La Commission a *adopté* cet article sans modification.

Puis elle a *adopté* l'ensemble de la proposition de loi sans modification.

*

* *

En conséquence, la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande d'adopter, sans modification, la proposition de loi, modifiée par le Sénat (n° 812), relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés	Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés	Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
L'article L. 321-1 du code de la route est complété par un II ainsi rédigé :	Dans le premier alinéa de l'article ... route, les mots : « ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci » sont remplacés par les mots : « , un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur soumis à réception et non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci ».	<i>(Sans modification)</i>
« II. — Les véhicules mentionnés au premier alinéa du I, non soumis à réception et dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure, ne peuvent être vendus, cédés ou loués que par les professionnels qui adhèrent à une charte de qualité définie par décret. Ils ne peuvent pas être vendus, cédés ou faire l'objet d'une location-vente à des mineurs.	Alinéa supprimé	
« Est punie d'une contravention de la cinquième classe la vente, la cession ou la location-vente de ces véhicules en violation des dispositions de l'alinéa précédent. »	Alinéa supprimé	
Article 2	Article 2	Article 2
L'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi modifié :	... ainsi rédigé :	<i>(Sans modification)</i>
1° Après le premier alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :	« Art. L. 321-1-1. — Le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non soumis à réception est puni d'une contravention de la cinquième classe.	

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Les véhicules mentionnés au premier alinéa dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure ne peuvent circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique, dans des conditions fixées par décret. Le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces véhicules sur des terrains non conformes à ces conditions est puni d'une contravention de la cinquième classe.

« Est puni d'une contravention de la cinquième classe :

« 1° Le fait, pour un mineur de quatorze ans, d'utiliser un véhicule mentionné au deuxième alinéa en dehors d'une pratique sportive sur des terrains spécialement destinés à cet usage ou dans le cadre d'une association sportive agréée, dans des conditions fixées par décret ;

« 2° Le fait de mettre à disposition d'un mineur de quatorze ans, sous les mêmes réserves, à titre onéreux ou gratuit, un tel véhicule. » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« En cas de récidive, les articles 132-11 et 132-15 du code pénal sont applicables aux contraventions prévues au présent article. La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction. »

Texte adopté par le Sénat en première lecture

... heure sont vendus, cédés ou loués par des professionnels dans des conditions définies par décret.

« Les véhicules mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent pas être vendus, cédés ou faire l'objet d'une location-vente à un mineur. Ils ne peuvent pas être loués à un mineur de quatorze ans ou mis à sa disposition. Toutefois, la mise à disposition de ces véhicules aux mineurs de quatorze ans dans le cadre d'une association sportive agréée est autorisée.

« Le fait de vendre, céder, louer ou mettre à disposition un de ces véhicules en violation de ces dispositions est puni d'une contravention de la cinquième classe.

« Les véhicules mentionnés au deuxième alinéa ne peuvent être utilisés que sur des terrains adaptés à leur pratique dans des conditions définies par décret. Toutefois, un décret détermine les conditions dans lesquelles ces véhicules peuvent être utilisés sur des terrains privés à des fins professionnelles. Les mineurs de quatorze ans ne peuvent les utiliser sur des terrains adaptés que dans ... agréée.

« Est puni d'une contravention de la cinquième classe le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces véhicules en violation de ces dispositions.

« La confiscation, l'immobilisation ou la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-9.

« La récidive des contraventions prévues aux alinéas précédents est punie conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal. La confiscation ...

Propositions de la Commission

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Propositions de la Commission

Article 3 (*nouveau*)

Après l'article L. 321-1-1 du code de la route, il est inséré un article L. 321-1-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 321-1-2.* — Tout propriétaire d'un véhicule mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 321-1-1 doit déclarer ce véhicule auprès de l'autorité administrative. Un numéro d'identification lui est délivré, qui doit être gravé sur une partie inamovible du véhicule.

« Chacun de ces véhicules doit être muni d'une plaque fixée en évidence et portant le numéro d'identification délivré. Cette plaque peut être retirée dans le cadre d'une pratique sportive.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« Les informations fournies lors de la déclaration peuvent faire l'objet d'un traitement automatisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. »

Article 4 (*nouveau*)

Après l'article L. 321-4 du code de la route, sont insérés deux articles L. 321-5 et L. 321-6 ainsi rédigés :

« *Art. L. 321-5.* — Les personnes physiques coupables des contraventions définies à l'article L. 321-1-1 encourrent également la peine complémentaire de confiscation du véhicule qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction.

« *Art. L. 321-6.* — Les personnes morales coupables des contraventions définies à l'article L. 321-1-1 encourrent également la peine complémentaire mentionnée au 5° de l'article 131-16 du code pénal. »

Article 3

(*Sans modification*)

Article 4

(*Sans modification*)