

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

- Examen de la proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés (n° 812) (M. Sébastien Huyghe, rapporteur)..... 2

Mardi

13 mai 2008

Séance de 14 h 30

Compte rendu n° 55

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence
de M. Jean-Luc
Warsmann,
*Président***



La Commission a examiné, sur le rapport de M. Sébastien Huyghe, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés (n° 812).

M. Sébastien Huyghe, rapporteur, a indiqué que le Sénat avait adopté le 10 avril dernier la présente proposition de loi, en apportant quelques modifications au texte issu de l'Assemblée nationale, mais sans en remettre en cause la philosophie.

Il a rappelé que la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale visait à mieux encadrer la commercialisation et l'utilisation des mini-motos, mini-quads et engins assimilés. L'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. L'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.

Le rapporteur a estimé que le Sénat avait globalement accepté le nouveau régime juridique proposé par l'Assemblée nationale, n'y apportant que quelques modifications qui peuvent être acceptées, ainsi que quelques ajouts intéressants.

Le Sénat a tout d'abord 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 au contraire les engins soumis à réception. Le texte de l'Assemblée nationale opérait une distinction différente entre les dispositions concernant la commercialisation (à l'article premier) et celles concernant l'utilisation (à l'article 2). La répartition proposée par le Sénat, qui ne change rien sur le fond, a cependant un intérêt, celui de lever une incertitude juridique sur la portée de l'actuel article L. 321-1 du code la route.

Concernant les dispositions relatives à la commercialisation, le Sénat a 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, sans préciser que la signature d'une charte de qualité pourra en faire partie. 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.

En ce qui concerne les limitations de l'utilisation de ces engins, le Sénat a également repris les grandes lignes du dispositif proposé par l'Assemblée nationale. Néanmoins, il s'est montré plus sévère que l'Assemblée nationale s'agissant de l'utilisation par les jeunes de moins de 14 ans, qui ne pourront utiliser les engins visés dans la proposition de loi, dont les karts, que dans le cadre d'une association sportive agréée, ce qui semble préférable, notamment pour des raisons de sécurité.

À l'inverse, le Sénat a prévu une exception à l'interdiction, pour raisons professionnelles, afin de permettre l'utilisation de ces engins par des agriculteurs dans leur exploitation.

Le rapporteur a enfin indiqué que le Sénat avait 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.

En conclusion, le rapporteur a recommandé l'adoption de la proposition de loi sans modification.

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.

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

Article 1^{er} (art. L. 321-1 du code de la route) : *Dispositions relatives aux véhicules soumis à réception :*

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 :*

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 :*

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 :*

La Commission a *adopté* cet article sans modification.

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

