

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 novembre 2021

PROPOSITION DE LOI

**relative à l'actualisation de la réglementation
en matière d'interdiction des appareils
de communication électronique au volant**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Kim BUYST**

SOMMAIRE Pages

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi	4
III. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses de l'auteur principal	6
IV. Votes	6
Annexes	8

Voir:

Doc 55 **1776/ (2020/2021)**:

- 001: Proposition de loi de M. Van den Bergh, Mme Dierick et MM. Briens et Vandenbroucke.
002: Amendements.

Voir aussi:

- 004: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 november 2021

WETSVOORSTEL

**wat het actualiseren van de regelgeving
inzake het verbod op elektronische
communicatietoestellen in het verkeer betreft**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Kim BUYST**

INHOUD Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners van het wetsvoorstel	4
III. Bespreking	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden	5
B. Antwoorden van de hoofdindieners	6
IV. Stemmingen	6
Bijlagen	8

Zie:

Doc 55 **1776/ (2020/2021)**:

- 001: Wetsvoorstel van de heer Van den Bergh, mevrouw Dierick en de heren Briens en Vandenbroucke.
002: Amendementen.

Zie ook:

- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

05750

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
PS Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V Jef Van den Bergh
PVDA-PTB Maria Vindevoghel
Open Vld Marianne Verhaert
Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH Josy Arens
DéFI Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 23 mars 2021, 29 juin 2021 et 16 novembre 2021.

I. — PROCÉDURE

Votre commission a décidé de faire application de la procédure de la coopération obligatoire avec les entités fédérées et a demandé que soit transmis aux gouvernements de région concernés le texte de la proposition (art. 97 Rgt.).

Votre commission a, en outre, demandé à l'unanimité de pouvoir obtenir l'avis de personnes ou d'organismes extraparlimentaires (art. 28, 1, Rgt.), à savoir:

- le SPF Mobilité;
- Centrex;
- le Collège des procureurs généraux;
- l'Union Royale des Juges de Paix et Juges de Police asbl;
- Vias institute.

La commission a décidé d'organiser des auditions et d'inviter:

- Avocats.be;
- l'Autorité de la protection des données;
- M. Paul de Hert (VUB);
- M. Tom Brijs (UHasselt).

Les avis reçus sont repris en annexe.

Pour le rapport de ces auditions, il est renvoyé au rapport des auditions organisées dans le cadre de l'examen de la présente proposition de loi (DOC 55 1776/001) ainsi que de:

- la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 23 maart, 29 juni en 16 november 2021.

I. — PROCEDURE

Uw commissie heeft beslist tot de toepassing van de procedure inzake verplichte samenwerking met de deelstaten en heeft erom verzocht de tekst van het wetsvoorstel over te zenden aan de betrokken gewest-regeringen (artikel 97 van het Reglement).

Bovendien heeft uw commissie er eenparig om verzocht het advies in te winnen van personen of instellingen die niet tot het Parlement behoren (artikel 28, 1, van het Reglement), met name:

- de FOD Mobiliteit;
- Centrex;
- het College van procureurs-generaal;
- het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politie-rechters vzw;
- Vias institute.

De commissie heeft beslist hoorzittingen te houden en de volgende personen of instellingen uit te nodigen:

- Avocats.be;
- de Gegevensbeschermingsautoriteit;
- professor Paul de Hert (VUB);
- professor Tom Brijs (UHasselt).

De ontvangen adviezen gaan als bijlage bij dit verslag.

Voor het verslag van deze hoorzittingen wordt verwezen naar het verslag van de hoorzittingen in het kader van de bespreking van voorliggend wetsvoorstel (DOC 55 1776/001) en van:

- wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen

ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (DOC 55 1234);

— de la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55 1722).

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle que cette proposition de loi a déjà fait l'objet de plusieurs discussions qui ont débouché sur des auditions et des avis écrits. L'objectif de cette proposition est de définir "l'usage du GSM au volant" ou de revoir l'article 8.4 du Code de la route qui ne répond plus aux besoins de la réalité actuelle.

Cette proposition de loi a fait également l'objet de remarques qui ont généré une série d'amendements (DOC 55 1776/002).

En effet, la notion du mot "mobile" a été insérée à côté de la notion "d'appareil électronique muni d'un écran". De plus, les amendements introduisent une exception, c'est-à-dire que le conducteur peut utiliser son GSM au volant lorsqu'il est accroché à un port prévu à cet effet. Néanmoins, des questions subsistent concernant l'appareil, la longueur du câble reliant le portable et le port.

L'auteur affirme cependant ne pas avoir repris toutes les remarques émises afin de ne pas trop élargir la définition; il faut qu'elle soit claire et lisible.

Concernant le classement des infractions, l'orateur estime que l'infraction de l'utilisation du GSM au volant doit passer de la classe 2 à la classe 3.

Le plan fédéral relatif à la sécurité routière accorde beaucoup d'importance à la sécurité sur la voie publique. Selon l'orateur, la présente proposition de loi reste dans cette lignée.

van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234);

— wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55 1722).

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert eraan dat dit wetsvoorstel al meermaals besproken is geweest en dat naar aanleiding daarvan al hoorzittingen zijn gehouden en schriftelijke adviezen zijn ingewonnen. Dit wetsvoorstel strekt ertoe het "gebruik van de gsm achter het stuur" te definiëren of artikel 8.4 van het verkeersreglement, dat niet langer aan de realiteit beantwoordt, te herzien.

Op dit wetsvoorstel zijn opmerkingen geformuleerd, die tot een reeks amendementen hebben geleid (DOC 55 1776/002).

Zo zou het woord "mobiel" worden toegevoegd aan het begrip "elektronisch apparaat met een scherm". Voorts beogen de amendementen te voorzien in een uitzondering: de bestuurder mag zijn gsm achter het stuur gebruiken als de gsm in een daartoe bestemde houder is bevestigd. Niettemin rijzen nog altijd vragen aangaande het apparaat en de lengte van het snoer tussen het draagbare apparaat en de houder.

De indiener geeft aan dat hij niet alle formuleerde opmerkingen heeft opgenomen om de definitie niet te uitgebreid te maken; zij moet immers duidelijk en bevattelijk zijn.

Wat de indeling van de overtredingen betreft, is de spreker van oordeel dat de overtreding van gsm-gebruik achter het stuur moet worden ingedeeld in de derde graad in plaats van in de tweede graad.

Het federaal verkeersveiligheidsplan hecht veel belang aan de veiligheid op de openbare weg. Volgens de spreker sluit dit wetsvoorstel daarbij aan.

Il est renvoyé au texte des amendements et à la justification pour le détail (DOC 55 1776/002).

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) affirme qu'elle votera contre certains articles relatifs aux amendes, car elle estime qu'il faut se poser des questions par rapport à l'augmentation perpétuelle des amendes. Néanmoins, elle souhaite une législation qui assure une sécurité sur la voie publique. Bannir l'utilisation du GSM au volant lui semble aller dans ce sens.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) estime que cette proposition de loi amène plus de sécurité sur la voie publique et il la soutiendra. Il estime qu'avec les avancées technologiques, le GSM est devenu une source de distraction mortelle qui doit donc faire l'objet d'une amende en cas d'infraction. Il se dit étonné par l'intervention de l'intervenante précédente quant au niveau des amendes: pour échapper aux amendes, il suffit de respecter la réglementation.

M. Frank Troosters (VB) salue le but de la proposition de loi en matière de renforcement de la sécurité de la voie publique. Néanmoins, il rappelle que le professeur Tom Brijs a exprimé certaines inquiétudes par rapport à l'interprétation des règles et de la force probante, mais aussi concernant les voies de recours.

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que la présente proposition de loi est intimement liée à deux autres propositions, à savoir la proposition de loi (Jef Van den Bergh) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (DOC 55 1234/001) et la proposition de loi (Joris Vandenbroucke) modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant (DOC 55 1722/001).

Voor het overige wordt verwezen naar de amendementen en de bijbehorende verantwoordingen (DOC 55 1776/002).

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) geeft aan dat zij tegen bepaalde artikelen met betrekking tot de geldboeten zal stemmen. Volgens haar dient men vragen te stellen bij de onophoudelijke verhogingen van de geldboeten. Niettemin is zij voorstander van wetgeving die de veiligheid op de openbare weg waarborgt. Een verbod op gsm-gebruik achter het stuur lijkt haar dat doel te dienen.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) zal dit wetsvoorstel steunen, want hij meent dat het voor meer veiligheid op de openbare weg zal zorgen. Hij stelt dat wegens de technologische vooruitgang de gsm een dodelijke bron van afleiding is geworden en dat derhalve in geval van overtreding een boete moet worden opgelegd. Het betoog van de vorige spreekster over de hoge bedragen van de boetes verbaast hem, want het volstaat de regelgeving na te leven om geen boetes te moeten betalen.

De heer Frank Troosters (VB) staat achter de doelstelling van het wetsvoorstel, namelijk meer veiligheid op de openbare weg. Hij wijst er evenwel op dat professor Tom Brijs uiting heeft gegeven aan enige ongerustheid over de interpretatie van de regels, over de bewijswaarde en over de rechtsmiddelen.

De heer Wouter Raskin (N-VA) meent dat dit wetsvoorstel nauw verband houdt met twee andere wetsvoorstellen namelijk het wetsvoorstel van de heer Jef Van den Bergh tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234/001) en het wetsvoorstel van de heer Joris Vandenbroucke tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur (DOC 55 1722/001).

Le membre salue les amendements présentés par l'auteur de la proposition de loi, car ils tiennent compte des avis écrits. Il souligne que les remarques concernent aussi les deux autres textes précités (DOC 55 1234/001 et DOC 55 1722/001). Le groupe N-VA soutiendra la proposition de loi.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) affirme que son groupe soutiendra la présente proposition de loi, car il estime que la Belgique reste un mauvais élève au niveau européen concernant la sécurité sur les routes. La distraction au volant reste une cause importante de décès sur la route. Le but donc de cette proposition de loi est de rendre la route plus sûre, ce qui est également l'ambition du gouvernement fédéral.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Jef Van den Bergh (CD&V) remercie les membres pour le soutien et répond que les inquiétudes émises lors des auditions ne concernent pas la présente proposition de loi.

Pour ce qui est de l'augmentation des amendes, l'orateur souligne qu'il ne s'agit que d'une adaptation du classement des amendes. La catégorie 2 concerne le type d'infraction avec des conséquences de dangers indirects.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article précise le fondement constitutionnel de la loi. Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'article 2 porte sur une modification de l'article 8.4, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, inséré par l'arrêté royal du 24 juin 2000.

L'amendement n° 1 vise à remplacer l'article 2 initial par une nouvelle rédaction de cet article 8.4.

Cet amendement est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

Het lid is tevreden met de amendementen van de indiener van het wetsvoorstel omdat daarin rekening wordt gehouden met de schriftelijke adviezen. De heer Raskin beklemtoont dat de opmerkingen ook beide voormelde wetsvoorstellen betreffen (DOC 55 1234/001 en DOC 55 1722/001). De N-VA-fractie zal het wetsvoorstel steunen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) geeft aan dat zijn fractie het voorliggende wetsvoorstel zal steunen omdat ze van oordeel is dat België inzake verkeersveiligheid op Europees vlak een slechte leerling blijft. Afleiding aan het stuur blijft een belangrijke oorzaak van verkeersdoden. Dit wetsvoorstel beoogt dan ook het verkeer veiliger te maken, hetgeen ook de ambitie van de federale regering is.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Jef Van de Bergh (CD&V) dankt de leden voor hun steun en antwoordt dat de tijdens de hoorzittingen tot uiting gebrachte ongerustheid niet het voorliggende wetsvoorstel betreft.

Wat de verhoging van de geldboeten betreft, beklemtoont de spreker dat het louter om een aanpassing van de indeling van de geldboeten. Categorie 2 betreft de inbreuken die onrechtstreeks gevaar teweegbrengen.

IV.— STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele grondslag van de wet. Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Artikel 2 betreft een wijziging van artikel 8.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 24 juni 2000.

Amendement nr. 1 strekt tot vervanging van het oorspronkelijk voorgestelde artikel 2; er worden nieuwe bewoordingen van voormeld artikel 8.4 voorgesteld.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3

L'article 3 vise à abroger l'article 2, a), 3°, de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, inséré par l'arrêté royal du 27 avril 2018.

L'amendement n° 2 vise à remplacer les mots "L'article 2, a), 3°" par les mots "L'article 2, a), 2° et 3°".

L'amendement n° 2 est adopté par 13 voix contre une et 2 abstentions.

L'article 3, tel que modifié, est adopté par 13 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 4

L'article 4 vise à insérer un 2°/1 dans l'article 3 du même arrêté royal.

L'amendement n° 3 qui vise à remplacer l'article 4 est adopté par 13 voix contre une et deux abstentions.

Art. 5

L'article 5 relativement aux compétences du Roi est adopté à l'unanimité.

*
* *

À la demande de *M. Frank Troosters (VB)*, la commission, en application de l'article 83.1 du Règlement, procédera à une deuxième lecture.

La rapporteure,

Kim BUYST

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Art. 3

Artikel 3 strekt tot opheffing van het bepaalde onder a), 3°, van artikel 2, van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 27 april 2018.

Amendement nr. 2 strekt tot vervanging van de woorden "wordt in artikel 2 de bepaling onder a), 3°, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 27 april 2018, opgeheven" door de woorden "worden in artikel 2 de bepaling onder a), 2°, en de bepaling onder a), 3°, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 27 april 2018, opgeheven".

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel 3 wordt aangenomen bij 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 4

Artikel 4 beoogt in artikel 3 van hetzelfde koninklijk besluit een bepaling onder 2°/1 in te voegen.

Amendement nr. 3, dat ertoe strekt artikel 4 te vervangen, wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 5

Artikel 5 inzake de bevoegdheden van de Koning wordt eenparig aangenomen.

*
* *

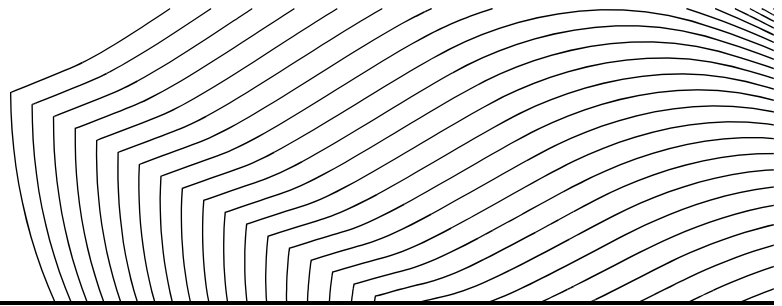
Op verzoek van *de heer Frank Troosters (VB)* zal de commissie met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer overgaan tot een tweede lezing van het wetsvoorstel.

De rapportrice,

Kim BUYST

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE



POLICE INTEGREE STRUCTUREE A DEUX NIVEAUX
CENTRE DE CONNAISSANCE ET D'EXPERTISE
CENTREX CIRCULATION ROUTIERE

Avenue de la Couronne, 145 A
1050 BRUXELLES

Interne

Destinataire:

Secrétaire de la Commission de la Chambre des
représentants compétente en matière de Mobilité.

Bruxelles, le 2 avril 2021

Nos références	2021 – 2111	Chargés de dossier
Votre lettre du	30 mars 2021	E-mail

Objet : **Avis sur la proposition de loi relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant (déposée par M. Jef Van den Bergh, Mme Leen Dierick et MM. Jan Briers et Joris Vandembroucke (DOC 55K1776/1))**

Monsieur,

Veillez trouver l'avis de Centrex Circulation routière ci-dessous.

ARTICLE 1

Pas d'observation.

ARTICLE 2

Brève description de la proposition

A la suite de l'article 2 de la présente proposition de loi, l'article 8.4 du code de la route a été modifié comme suit : « 8.4. Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut pas tenir en main un appareil électronique doté d'un écran, ni le manipuler si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule. »

Si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule

L'énoncé « si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule » pourrait donner lieu à des problèmes d'ordre pratique. On pourrait interpréter qu'un appareil électronique qui n'est pas relié au véhicule avec un câble de chargement est également fixé au véhicule. Si l'on suit cette interprétation, un conducteur pourrait utiliser un appareil électronique qu'il tient en main du moment qu'il est connecté au moyen du câble de chargement.

Au moment où un contrevenant n'est pas arrêté sur place, il pourrait introduire un recours, s'il affirme que l'appareil électronique était fixé au véhicule par un câble de chargement. Un câble de chargement est souvent de couleur noire et très difficilement visible dans un véhicule. Pour la police ce n'est certainement pas évident de constater si oui ou non un câble est utilisé, si le contrevenant n'est pas arrêté sur le champ.

Dans la pratique, un appareil électronique est souvent incorporé dans le tableau de bord du véhicule. L'utilisation de ces appareils reste à justifier.

Pour des personnes qui ne disposent pas d'un appareil incorporé dans le véhicule, il existe une alternative. On trouve dans le commerce des supports spécifiques pour appareils électroniques qui peuvent être fixés au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule. L'utilisation d'appareils électroniques placés dans un support qui est fixé fermement au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule, doit encore être justifiée, étant donné qu'il y a une similitude avec les appareils électroniques incorporés.

Il est par conséquent indiqué de décrire littéralement ce qui est visé dans la réglementation. De cette manière, toute discussion sera exclue.

L'énoncé « si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule » pourrait sous cet égard être avantageusement remplacé par l'énoncé « s'il n'est pas totalement intégré au tableau de bord du véhicule ou s'il n'est pas placé dans un support destiné à cette fin qui est fermement fixé au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule ».

La nécessité du terme « totalement » est explicitée ci-dessous.

Appareil électronique doté d'un écran

L'énoncé « appareil électronique doté d'un écran » pourrait susciter des discussions. Qu'en est-il d'un émetteur CB? L'appareil en soi comprend souvent trois grandes parties, à savoir : l'émetteur-même, un câble et un microphone (combiné ou non à un haut-parleur). Un écran apparaît généralement sur l'émetteur. Il semble également qu'il s'agisse d'un "appareil doté d'un écran".

Par ailleurs il y a encore les talkie-walkies. Certains talkie-walkies disposent d'un écran, d'autres pas. Avec les talkie-walkies sans écran, la fréquence est réglée au moyen d'un bouton. Un talkie-walkie avec écran relève du champ d'application de l'article 8.4. proposé. Un talkie-walkie sans écran ne relève pas de ce champ d'application. Cela ne semble pas logique.

Cela semble facile à résoudre en éliminant simplement les mots « doté d'un écran » mais alors, l'utilisation d'une cigarette électronique est également interdite, alors que fumer une cigarette ordinaire reste toujours possible. Ce n'est pas logique non plus. Dans le cadre de la "philosophie anti-tabac" il ne semble pas logique que le législateur détermine que fumer une e-cigarette est autorisé.

Il est indiqué de remplacer les mots « appareil électronique » par « appareil de communication ou de navigation électronique ».

Entrée en vigueur

La nouvelle disposition ne peut pas entrer en vigueur trop rapidement. Les personnes / services qui utilisent actuellement une radio de bord pour communiquer doivent avoir la possibilité de procéder aux adaptations nécessaires, de manière à pouvoir communiquer sans tenir (une partie) de cet appareil en main. De nombreux véhicules de police sont déjà équipés depuis longtemps d'un bouton –fixé à l'intérieur du véhicule – sur lequel on peut appuyer au moment où le conducteur veut envoyer un message.

Conclusion : proposition art. 8.4

« 8.4 Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut pas tenir en main un appareil électronique de communication ou de navigation, ni le manipuler, si ledit appareil n'est pas incorporé au tableau de bord du véhicule ou s'il n'est pas placé dans un support conçu à cet effet qui est fermement au tableau de bord ou au pare-brise du véhicule. »

ARTICLES 3 et 4

Il n'y a pas d'objection à implémenter les infractions aux dispositions du nouvel article 8.4 dans le troisième degré.

A titre subsidiaire, on peut poser que, par analogie, les infractions aux dispositions de l'article 8.3 du code de la route peuvent être reprises au nombre des infractions de troisième degré. Il s'agit en effet de comportements dont on a constaté qu'ils exercent une influence négative sur le comportement de conduite.

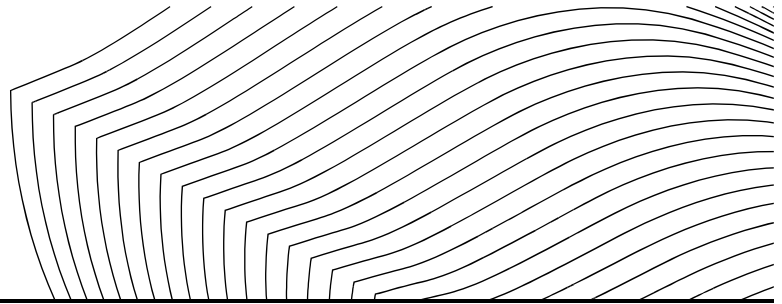
Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



Premier Inspecteur Ivan Bruggeman
Coordinateur Police Locale
CENTREX Circulation routière



Commissaire Eric Troniseck
Coordinateur Police Fédérale
CENTREX Circulation routière



**GEINTEGREERDE POLITIE
GESTRUCTUREERD OP TWEE NIVEAUS**

KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM
CENTREX WEGVERKEER

Kroonlaan, 145 A
1050 BRUSSEL

INTERN

Bestemming:

Secretaris van de Kamercommissie bevoegd voor
Mobiliteit

Brussel, 2 april 2021

Onze referentie	2021 – 2111	Dossierbeheerder	Ivan Bruggeman / Eric Troniseck
Uw brief van	30 maart 2021	E-mail	DGA.DAH.CentrexTraffic@police.belgium.eu

Onderwerp **Advies inzake het wetsvoorstel (Jef Van den Bergh, Leen Dierick, Jan Briers, Joris Vandenbroucke) wat het actualiseren van de regelgeving inzake het verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer betreft (DOC 55K1776/1)**

Geachte heer,

Gelieve hieronder het advies van Centrex Wegverkeer te willen inden.

ARTIKEL 1

Geen opmerkingen

ARTIKEL 2

Korte omschrijving van het voorstel

Ingevolge artikel 2 van het voorliggend wetsontwerp wordt artikel 8.4 van de Wegcode gewijzigd als volgt: “ 8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen elektronisch apparaat met een scherm vasthouden, noch manipuleren zonder dat het aan het voertuig bevestigd is.”.

Zonder dat het aan het voertuig bevestigd is

De bewoordingen “zonder dat het aan het voertuig bevestigd is” kunnen voor praktische problemen zorgen. Men zou kunnen interpreteren dat een elektronisch apparaat dat met een oplaadkabel met het voertuig verbonden is, ook aan het voertuig bevestigd is. Een bestuurder zou, indien deze interpretatie wordt gevolgd, gebruik kunnen maken van een elektronisch apparaat dat hij in de hand houdt op het ogenblik dat dit met het voertuig verboden is door middel van de oplaadkabel.

Op het ogenblik dat een overtreder niet ter plaatse staande wordt gehouden, zou hij een verweer kunnen indienen waarin hij stelt dat het elektronisch apparaat met een oplaadkabel bevestigd was aan het voertuig. Een oplaadkabel is vaak zwart van kleur en heel moeilijk zichtbaar in een voertuig.

Voor de politie zal het zeker geen evidentie zijn om vast te stellen of er al dan niet gebruik wordt gemaakt van een oplaadkabel indien de overtreder niet staande wordt gehouden.

In de praktijk is een elektronisch apparaat vaak ingebouwd in het dashboard van het voertuig. Het gebruik van deze toestellen blijft te rechtvaardigen.

Voor mensen die niet beschikken over een elektronisch apparaat dat ingebouwd is in het voertuig, bestaat er een alternatief. In de handel zijn specifieke houders voor elektronische apparaten beschikbaar die aan of op het dashboard of de voorruit van het voertuig worden bevestigd. Het gebruik van elektronische apparaten die in een houder geplaatst zijn, die op een stevige wijze op het dashboard of op de voorruit van het voertuig aangebracht is, blijft te rechtvaardigen gezien er gelijkenis bestaat met de ingebouwde elektronische apparaten.

Het is dan ook aangewezen om hetgeen wordt bedoeld letterlijk te omschrijven in de reglementering. Op die manier worden alle discussies uitgesloten.

De bewoordingen “zonder dat het aan het voertuig bevestigd is” worden in dit opzicht beter vervangen door de bewoordingen “zonder dat het volledig in het dashboard van het voertuig is ingebouwd of zonder dat het volledig in een daartoe bestemde houder geplaatst is die stevig aan het dashboard of de voorruit van het voertuig is bevestigd”.

De noodzaak van de bewoordingen ‘volledig’ worden hieronder toegelicht.

Elektronisch apparaat met een scherm

De bewoordingen “elektronisch apparaat met een scherm” kunnen voor discussie zorgen. Wat met een ingebouwde CB-zender? Het apparaat op zich bestaat vaak uit drie grote delen, nl. de zender zelf, een kabel en een microfoon (al dan niet gecombineerd met een luidspreker). Op de zender komt doorgaans een scherm voor. Het lijkt ook om een ‘elektronisch apparaat met een scherm’ te gaan.

Verder zijn er nog de portofoons. Sommige portofoons beschikken over een scherm, andere niet. Bij de portofoons zonder scherm wordt de frequentie ingesteld door middel van een draaiknop. Een portofoon met een scherm valt onder het toepassingsgebied van het voorgestelde artikel 8.4. Een portofoon zonder scherm valt niet onder dit toepassingsgebied. Dit lijkt niet logisch.

Het lijkt eenvoudig op te lossen vallen door louter de woorden “met een scherm” te schrappen; maar dan wordt het gebruik van een e-sigaret ook verboden, terwijl het roken van een gewone sigaret nog mogelijk blijft. Ook dit is niet logisch. In het kader van de ‘anti-tabak-filosofie’ lijkt het niet logisch dat de wetgever zou bepalen dat het roken van een e-sigaret toegelaten is.

Het is aangewezen om de woorden “elektronisch apparaat met een scherm” te vervangen door “elektronisch communicatie- of navigatieapparaat.”

Inwerkingtreding

De nieuwe bepaling mag niet te snel in werking treden. Mensen / diensten die nu gebruik maken van een boordradio om te communiceren moeten de mogelijkheid krijgen om de nodige aanpassingen uit te voeren zodat er gecommuniceerd kan worden zonder (een deel van) dit toestel in de hand te houden. Vele politievoertuigen zijn reeds lang uitgerust met een knop – die op de binnenzijde van het voertuig is bevestigd – die kan worden ingedrukt op het ogenblik dat de bestuurder een bericht wil verzenden.

Besluit: voorstel art. 8.4

“ 8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen elektronisch communicatie- of navigatieapparaat vasthouden, noch manipuleren zonder dat het in het dashboard van het voertuig is ingebouwd of zonder dat het in een daartoe bestemde houder geplaatst is die stevig aan het dashboard of de voorruit van het voertuig is bevestigd.”.

ARTIKELEN 3 en 4

Er is geen bezwaar tegen het implementeren van overtredingen op de bepalingen van het nieuwe artikel 8.4 in de derde graad.

Subsidiair kan worden gesteld dat, naar analogie, de inbreuken op de bepalingen van artikel 8.3 van de Wegcode eveneens kunnen opgenomen worden als overtredingen van de derde graad. Het gaat immers om gedragingen waarvan wordt vastgesteld dat zij het rijgedrag negatief beïnvloeden.

Met de meeste hoogachting,



*Eerste Inspecteur Ivan Bruggeman
Coördinator Lokale Politie
CENTREX Wegverkeer*



*Commissaris Eric Troniseck
Coördinator Federale Politie
CENTREX Wegverkeer*



Collège des procureurs généraux
BRUXELLES
LE PRÉSIDENT

DOSSIER TRAITÉ PAR

Service d'appui commun du Ministère public
T 02 557 42 00
Bd de Waterloo 76
1000 Bruxelles
sdaomp@just.fgov.be

DATE

29/04/2021

exp. : Collège PG – Boulevard de Waterloo 76 – 1000 Bruxelles

Monsieur le Président Jean-Marc DELIZÉE
Chambre des Représentants
Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
Place de la Nation 1
1008 BRUXELLES

NOS RÉFÉRENCES

M.II.5.2/238/2021

VOS RÉFÉRENCES

ANNEXE

**COPIE À
COMPG**

OBJET : Demande d'avis écrit concernant la proposition de loi relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant, n° 1776/1

Monsieur le Président,

Je fais suite à la demande d'avis écrit dont objet adressée le 31 mars 2021 par courrier électronique au Collège des procureurs généraux.

La proposition de loi vise à actualiser l'article 8.4 de l'arrêté royal du premier décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et à sanctionner plus sévèrement les infractions à cette disposition.

Comme déjà signalé dans un avis antérieur du Collège¹, la technique législative choisie pour insérer cette disposition est inhabituelle.

En effet, comme l'indique le Conseil d'Etat dans ses *Principes de technique législative*, « ... il n'est pas opportun que le législateur modifie directement lui-même des règles établies par le pouvoir exécutif. Cela conduirait en effet à un mélange de normes législatives et réglementaires dans un seul texte. En outre, le pouvoir exécutif ne pourrait plus modifier ultérieurement les modifications apportées par le législateur, étant donné que ces dernières ont force de loi. Le législateur peut, par contre, abroger des arrêtés ou des parties d'arrêtés du pouvoir exécutif ... »².

Ainsi, bien que les auteurs de la proposition aient prévu un article 5, selon lequel « *le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les articles 2, 3 et 4* », il est préférable, pour des raisons de cohérence et de clarté, que la modification de l'arrêté royal soit opérée au moyen d'un arrêté royal, comme le prévoit l'article 1er de la loi relative à la police de la circulation routière.

¹ Voir l'avis écrit du 15 mars 2021 sur la proposition de loi 1722/1.

² Conseil d'Etat, *Principes de technique législative*, Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, 2008, www.raadvst-consetat.be



En ce qui concerne les articles 2 et 4 de la proposition, le Collège estime qu'il est judicieux de modifier l'article 8.4 de Code de la route, ainsi que l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière afin de tenir compte des évolutions technologiques.

La proposition de loi envisage de modifier l'article 8.4 du Code de la route comme suit : « *Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut pas tenir en main un appareil électronique doté d'un écran, ni le manipuler si ledit appareil n'a pas été fixé au véhicule* ».

Le Collège attire l'attention sur le fait que, si dans le texte français de la loi, les termes « *appareil électronique doté d'un écran* » sont employés tant dans l'article 2 (modifiant le Code de la route) que dans l'article 4 (modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005), il n'en est pas de même dans le texte néerlandais, où il est question dans l'article 2 d'un « *electronisch apparaat met een scherm* » et dans l'article 4 d'un « *electronisch communicatietoestel* ».

Sauf si le législateur a un motif d'opérer cette distinction, ce qui ne semble pas être le cas, les termes devraient être identiques dans les deux articles.

Il est à relever que les appareils GPS ne rentrent pas dans la catégorie des appareils de communication électroniques.

Si la notion « *d'appareil électronique doté d'un écran* » est retenue, le texte de la proposition de loi suscitera inévitablement des débats devant les tribunaux, dès lors qu'il induit deux questions différentes :

- que signifie manipuler ?
- qu'entend-on par « *appareil fixé au véhicule* » ?

A titre d'exemple, un téléphone portable relié au tableau de bord par un câble USB est-il fixé au véhicule ?

Il pourrait dès lors être intéressant de s'inspirer de l'article 61a du « *Nederlandse Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens* », ce dernier précisant : « *Het is degene die een voertuig bestuurt verboden tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vast te houden. Onder een mobiel elektronisch apparaat wordt in elk geval verstaan een mobiele telefoon, een tabletcomputer of een mediaspeler* ».

Cette définition plus précise, ne résoudra cependant pas tous les problèmes, l'usage d'un talkie-walkie dépourvu d'écran ne tombant ni dans le champ d'application de la proposition de loi actuelle, ni dans celui du règlement néerlandais.

Enfin, à propos des articles 3 et 4, les motifs invoqués dans l'exposé afin de justifier la répression plus sévère de l'infraction, élevée au troisième degré, n'exposent pas en quoi ce type de comportement serait plus dangereux qu'un autre, alors que la division des infractions en degrés est établie en fonction de la dangerosité de l'infraction commise pour la sécurité routière.



A titre d'exemple, le fait de tenir un simple objet, tel qu'une bouteille d'eau, en conduisant pourrait constituer une infraction à l'article 8.3 du code de la route, classifiée du deuxième degré, alors que le fait de tenir un téléphone portable serait désormais, si la proposition de loi était adoptée, une infraction du troisième degré, sans qu'il soit expliqué en quoi un comportement est plus dangereux que l'autre.

Ce point pourrait être clarifié lors des débats en commission parlementaire, notamment en faisant référence à la littérature scientifique publiée récemment à propos de la dangerosité de la conduite avec manipulation d'un appareil électronique.

Enfin, comme exposé dans le tableau ci-dessous, le glissement de la catégorie des infractions du second degré à celle du troisième degré aura un impact financier très conséquent pour le contrevenant.

	Perception immédiate	Transaction	Ordre de paiement	Amende minimale prononcée par le tribunal
Infraction du deuxième degré	116 euros	160 euros	216 euros	160 euros ³
Infraction du troisième degré	174 euros	235 euros	517, 25 euros (317, 25 + 200)	440 euros (240 ⁴ + 200)

Les contrevenants disposant de moyens financiers limités risquent en effet de ne pouvoir payer le montant de la perception immédiate⁵. Ils recevront dès lors une proposition de transaction⁶ puis, à défaut de paiement de celle-ci, un ordre de paiement qui pourra, s'il n'est ni payé ni contesté, être exécuté par le SPF Finances⁷.

Le montant de l'ordre de paiement est celui de la transaction impayée, « majorée de 35% et le cas échéant de la contribution au Fonds spécial d'aide aux victimes d'actes intentionnels de violence et aux sauveteurs occasionnels »⁸.

Selon l'article 29 de la loi du 1^{er} août 1985 portant des mesures fiscales et autres, « Lors de chaque condamnation à une peine principale criminelle ou correctionnelle, le juge condamne à l'obligation de verser une somme de 25 euros⁹ à titre de contribution au Fonds. Tout ordre de paiement donné par le procureur du Roi, conformément à l'article 65/1 de la loi du 16 mars

³ 20 euros sans les décimes additionnels.

⁴ 30 euros sans les décimes additionnels.

⁵ Dont les montants sont fixés par l'article 2 de l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière.

⁶ Article 216 bis du Code d'instruction criminelle. Le montant des transactions en matière de circulation routière est déterminé dans la circulaire 10/2006 de tarification uniforme des sommes d'argent dont le paiement éteint l'action publique.

⁷ Article 65/1 de la loi relative à la police de la circulation routière.

⁸ Article 65/1§1er de la loi relative à la police de la circulation routière.

⁹ A augmenter des décimes additionnels, dont le coefficient s'élève actuellement à 8.



1968 relative à la police de la circulation routière, concernant des infractions punissables d'une peine principale correctionnelle de minimum 26 euros¹⁰, est majoré de la même contribution au fonds. »

La peine d'amende minimale pour une infraction du deuxième degré est de 20 euros, tandis qu'elle est de 30 euros pour une infraction du troisième degré¹¹. La contribution au fonds est dès lors due pour les infractions du troisième degré.

Ceci explique pourquoi le montant total de l'ordre de paiement pour une infraction du troisième degré est presque 2,4 fois plus élevé que l'ordre de paiement pour une infraction du second degré.

Le montant élevé de l'ordre de paiement est un des motifs principaux invoqués par les justiciables qui introduisent un recours contre celui-ci. Ces recours augmentent le nombre de dossiers à traiter par les parquets et tribunaux de police de manière artificielle, dans la mesure où l'infraction n'est pas contestée et que seul(s) le montant à payer et/ou le délai de paiement sont invoqué(s) pour justifier le recours.

Notons que le juge saisi d'un recours contre l'ordre de paiement peut, s'il condamne, imposer l'amende minimale, dont le montant est toujours inférieur à celui de l'ordre de paiement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le procureur général,

J. DELMULLE
Président du Collège

¹⁰ Idem.

¹¹ Article 29§1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière.



Avis sur la question de la Commission de la Chambre « Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales » concernant la demande d'avis écrit (DOC 55K1776) sur la proposition de loi (Jef Van den Bergh, Leen Dierick, Jan Briers, Joris Vandembroucke) relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant, n° 1776/1 (proposition annexée).

15 avril 2021

Situation de départ

Demande de l'avis de l'institut Vias par mail en date du 30 mars 2021.

L'adaptation proposée – signification

Actuellement, l'article 8.4 du code de la route interdit aux conducteurs de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main dans tout véhicule qui n'est pas à l'arrêt ou en stationnement. Cette formulation n'est pas adaptée à la réalité actuelle : d'une part, d'autres appareils que les téléphones portables représentent également un risque au volant ; d'autre part, le fait de tenir ces appareils contre l'oreille a également un effet négatif sur la conduite.

La proposition de loi prévoit d'incriminer le simple fait de tenir en main des appareils électroniques dotés d'un écran en conduisant. Etant donné que de telles infractions mettent de surcroît en danger la sécurité des personnes, il est proposé de les classer dorénavant parmi les infractions du troisième degré.

Avis de l'institut Vias

La modification proposée de l'article 8.4 améliore son applicabilité, principalement en remplaçant « téléphone portable » par « appareil électronique doté d'un écran » et en remplaçant « faire usage de ET tenir en main » par « tenir OU manipuler sans être fixé au véhicule ».

Selon nous, la formulation proposée constitue un bon équilibre entre exhaustivité et praticité.

Notre récente étude relative à la distraction au volant a montré que plus de 10 % des conducteurs qui utilisaient un smartphone ou un appareil similaire le tenaient sur les genoux. Il est donc judicieux que la formulation proposée tienne compte de cet aspect.

Il y aura toujours des exemples d'utilisation indésirable qui n'entrent pas dans le cadre de la formulation proposée, mais cela ne doit pas constituer un problème en soi. Après tout, il est toujours possible de se référer à l'article 8.3 pour constater l'infraction.

Le passage du deuxième degré au troisième degré est défendable. Cependant, nous nous attendons à ce que l'impact de la hausse des possibilités de répression criminelle soit plus important que l'intensification des sanctions.

Nous ne formulons donc **aucune objection** à la modification proposée et la considérons comme une **amélioration** par rapport à la réglementation actuelle.

Nous tenons également à noter que dans les années à venir, l'utilisation des appareils électroniques pourrait glisser vers des systèmes d'infotainment intégrés (via Apple Carplay ou Android Auto ou non) et vers les « wearables » tels que les smartwatches et les smartglasses. Il convient de suivre ces

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



évolutions de près. Ces dernières peuvent avoir un effet indésirable si elles donnent naissance à des distractions supplémentaires.

Philip Temmerman- Marc Broeckaert- Kishan Vandael-Schreurs

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Advies op vraag van de Kamercommissie “Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen” op verzoek om schriftelijk advies (DOC 55K1776) inzake het wetsvoorstel (Jef Van den Bergh, Leen Dierick, Jan Briers, Joris Vandenbroucke) wat het actualiseren van de regelgeving inzake het verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer betreft, nr. 1776/1 (voorstel als bijlage).

15 april 2021

Uitgangssituatie

Vraag om Vias-advies per e-mail op 30 maart 2021.

De voorgestelde aanpassing – betekenis

Momenteel verbiedt artikel 8.4 van de Wegcode het gebruik door bestuurders van een draagbare telefoon die in de hand wordt gehouden voor zover het voertuig niet stilstaat of geparkeerd is. Deze formulering is niet aangepast aan de huidige realiteit: enerzijds vormen andere toestellen dan draagbare telefoons eveneens een risico in het verkeer, anderzijds is er ook een negatieve impact op het rijgedrag als die apparaten tegen het hoofd geklemd worden.

Het wetsvoorstel wil dat het vasthouden van elektronische apparaten met een scherm tijdens het rijden strafbaar wordt gesteld. Omdat die inbreuken bovendien de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen, is het voorstel om ze voortaan te categoriseren als overtredingen van de derde graad.

Advies van Vias institute.

De voorgestelde wijziging van artikel 8.4 verbetert de toepasbaarheid ervan, voornamelijk door ‘draagbare telefoon’ te vervangen door ‘elektronisch toestel met een scherm’ en ‘gebruik maken van EN in de hand houden’ te vervangen door ‘vasthouden OF manipuleren zonder dat het aan het voertuig bevestigd is’.

Volgens ons biedt de voorgestelde formulering een goede balans tussen volledigheid en bruikbaarheid.

Onze recente studie met betrekking tot afleiding aan het stuur toonde aan dat meer dan 10% van de bestuurders die een smartphone of soortgelijk toestel gebruikte, dit op de schoot had liggen. Het is dus goed dat de voorgestelde formulering hier rekening mee houdt.

Er zullen altijd voorbeelden zijn van ongewenst gebruik die net niet onder de voorgestelde formulering vallen, maar hoeft geen probleem te zijn. Er kan bij de vaststelling immers altijd teruggevallen worden op art. 8.3.

De verhoging van tweede graad naar derde graad is verdedigbaar. We verwachten echter meer effect van de toegenomen handhavingsmogelijkheden dan van de toegenomen strafmaat.

We hebben dus **geen bezwaar** tegen de voorgestelde wijziging en zien het als een **verbetering** ten opzichte van de huidige regelgeving.

We willen ook opmerken dat het gebruik van elektronische toestellen de komende jaren mogelijk verschuift naar ingebouwde infotainment systemen (als dan niet via Apple Carplay of Android Auto)

Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



en naar 'wearables' zoals smartwatches en smartglasses. Deze evoluties dienen nauwlettend in de gaten gehouden te worden. Dergelijke evoluties kunnen een ongewenst effect hebben indien ze voor bijkomende afleiding zorgen.

Philip Temmerman- Marc Broeckaert- Kishan Vandael-Schreurs

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411

MAIL 04/06/2021

Geachte,

Ik kan wel delen dat ik het voorstel steun. Het verkleint de ruimte voor interpretaties van de huidige wetgeving (en actualiseert ze) en zal op deze manier (mits de handhaving op een hoger niveau getild kan worden) leiden tot een hogere verkeersveiligheid.

Vriendelijke groeten,

Prof. dr. Tom Brijs

Gewoon Hoogleraar - Full professor
Instituut voor Mobiliteit - Transportation Research Institute