
**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

3 OKTOBER 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
21 juni 1985 betreffende de technische
eisen waaraan elk voertuig voor het
vervoer te land, de onderdelen ervan
evenals het veiligheidstoebehoren
moeten voldoen**

**(Ingediend door de heren Jos Ansoms en
Hubert Brouns)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De capaciteiten van de mens om alle informatie en prikkels die op hem afkomen te verwerken en om een reeks handelingen tegelijkertijd en gecoördineerd uit te voeren zijn eindig. Het kan niet anders dan dat hij selectief te werk moet gaan. Hij moet zich met andere woorden mentaal concentreren op de ene zaak ten nadele van de andere, en hij moet de ene handeling doen en de andere laten of uitstellen. Dat geldt *a fortiori* in het gemotoriseerd verkeer, waar de ontwikkelde snelheid en de toenemende complexiteit van de verkeerssituaties steeds meer een schril licht werpen op de eindige capaciteiten van de mens om de informatieverwerking en handelingen in het verkeer op een geordende en veilige manier uit te voeren. Hierop wordt ook uitdrukkelijk gewezen door de deskundigen Snel en Kempe in hun boek *De mens in het verkeer : de zwakste schakel ?!* (Van Gorcum, Assen 1995).

De vooruitschrijdende technologie schept steeds nieuwe mogelijkheden om het autorijden aangena-

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

3 OCTOBRE 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 juin 1985
relative aux conditions techniques
auxquelles doivent répondre tout
véhicule de transport par terre, ses
éléments ainsi que les accessoires de
sécurité**

**(Déposée par MM. Jos Ansoms et
Hubert Brouns)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La capacité de l'homme à assimiler toutes les informations et tous les stimuli qui déferlent sur lui tout en accomplissant une série de gestes de manière coordonnée n'est pas illimitée. Il ne peut que procéder de manière sélective. En d'autres termes, il doit se concentrer mentalement sur une chose au détriment des autres et accomplir un geste et différer les autres ou y renoncer. Cette règle s'applique *a fortiori* dans le trafic motorisé, où les vitesses atteintes et la complexité croissante des situations trahissent de plus en plus souvent les limites de la capacité de l'homme à traiter les informations et à accomplir les gestes dans la circulation de manière ordonnée et sûre. C'est ce que soulignent aussi explicitement des spécialistes tels que Snel et Kempe dans leur ouvrage intitulé *De mens in het verkeer : de zwakste schakel ?!* (Van Gorcum, Assen 1995).

La technologie en constante évolution crée sans cesse de nouvelles possibilités propres à rendre la

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

mer te maken. Dit comfort gaat echter niet altijd samen met meer veiligheid omdat het de bestuurder uit zijn concentratie haalt en hem aanzet tot steeds meer complexere handelingen. Zo verschijnen er steeds meer nieuwe accessoires op de markt die op zich niet noodzakelijk verwerpelijk zijn, maar die ernstige problemen kunnen meebrengen als zij door de bestuurders gebruikt worden. Gekende voorbeelden hiervan zijn het telefoneren en faxen in de wagen, het gebruik van zware geluidsinstallaties in de wagen en het gebruik van koptelefoons in het verkeer bijvoorbeeld door fietsers.

Voor al het telefoneren in de wagen neemt sterkt toe. Enerzijds zijn een aantal wagens met autotelefoons uitgerust. Anderzijds heeft de mobilofonie een hoge vlucht genomen. Momenteel zijn er reeds zo'n 300 000 mobiele telefoons in omloop en het aantal stijgt nog steeds. Deze technische mogelijkheden zijn echter niet zonder gevolgen voor de verkeersveiligheid. Blijkens veelvuldig wetenschappelijk onderzoek in het buitenland wordt het rijgedrag van automobilisten die al rijdende een telefoon met hoorn gebruiken, gekenmerkt door drie fenomenen: het slingeren over de weg (« *lane-drifting* »), wisselen van de snelheid en een te geringe volgfstand. Volgens sommige onderzoeken in de Verenigde Staten zouden bestuurders die al rijdende gebruik maken van dergelijke toestellen driemaal meer bij ongevallen betrokken raken dan anderen. Dat is helemaal niet verbazingwekkend. Er zijn op zijn minst drie oorzaken aan te halen die deze onveiligheid verklaren:

1° in de steeds complexer wordende verkeerssituaties heeft de bestuurder die al rijdende telefoneert minder controle over het stuur wanneer « het onverwachte » zich voordoet;

2° telefoongesprekken leiden de aandacht af. Het laboratorium « Lesco » (*Laboratoire Ergonomie, Santé et Confort*) in Frankrijk heeft vastgesteld dat automobilisten aan het stuur van hun wagen in een spontane reactie onmiddellijk naar de telefoon grijpen als deze rinkelt (zonder zich de vraag te stellen naar de veiligheid van deze reactie), en dat de reactietijd van telefonerende automobilisten met 60 % verhoogt;

3° wie telefoneert fixeert een punt ver voor zich uit, en daardoor wordt het gezichtsveld van de automobilist een stuk kleiner. Ook dat is vastgesteld door het hierboven vermelde onderzoekslaboratorium.

Een andere probleem dat vermoedelijk nog te weinig is onderzocht is het gebruik van autoradio's, cassette- en CD-spelers, faxtoestellen enz. Ook het gebruik van deze instrumenten beïnvloedt de verkeersveiligheid, in de mate dat men allerhande knopjes en toetsen dient te manipuleren terwijl men het voertuig bestuurt. Wat op zijn minst zeer sterke vragen oproept is het gebruik van zeer zware geluidsinstallaties in auto's, vooral door jonge bestuurders. Deze apparaten hebben volgende negatieve effecten:

conduite automobile plus agréable. Or, ce confort ne va pas toujours de pair avec une sécurité accrue, parce qu'il déconcentre le conducteur et l'incite à faire des gestes toujours plus complexes. C'est ainsi qu'apparaissent sur le marché de plus en plus d'accessoires qui, s'ils ne sont pas condamnables en soi, peuvent poser de sérieux problèmes lorsqu'ils sont utilisés par les conducteurs. Des exemples bien connus à cet égard sont l'utilisation du téléphone et du fax en voiture, l'utilisation d'une sono puissante dans la voiture et l'utilisation d'écouteurs dans la circulation, par exemple par les cyclistes.

C'est surtout le nombre de personnes qui téléphonent depuis leur voiture qui a fortement augmenté. En effet, d'une part, un certain nombre de véhicules sont équipés d'un téléphone de voiture et, d'autre part, la mobilofonie a connu un essor prodigieux. A l'heure actuelle, quelque 300 000 mobilophones sont déjà en circulation et leur nombre ne fait qu'augmenter. Ce progrès technique n'est toutefois pas sans avoir de conséquences au niveau de la sécurité routière. De nombreuses études scientifiques étrangères montrent que la conduite d'un automobiliste qui se sert d'un combiné téléphonique dans la circulation se caractérise par trois phénomènes: louvoiement sur la chaussée, changement d'allure et écart insuffisant avec la véhicule qui précède. Selon certaines études réalisées aux Etats-Unis, les automobilistes qui utilisent ce type d'appareil en conduisant seraient trois fois plus souvent impliqués dans des accidents de la circulation que les autres conducteurs. Rien d'étonnant à cela. On peut avancer trois raisons au moins pour expliquer ce danger pour la sécurité:

1° dans un trafic de plus en plus dense, l'automobiliste qui téléphone en conduisant maîtrise moins le volant en cas d'« imprévu »;

2° lorsque l'on téléphone, on est distrait. Le laboratoire français « Lesco » (*Laboratoire Ergonomie, Santé et Confort*) a constaté que les automobilistes décrochent spontanément dès que retentit la tonalité d'appel (sans se demander si cette réaction ne présente pas de risque au niveau de la sécurité) et il s'est également avéré que le temps de réaction augmentait de 60 % chez les automobilistes occupés à téléphoner;

3° la personne qui téléphone fixe un point dans le lointain, ce qui a pour effet de réduire le champ de vision de l'automobiliste. Cela a aussi été constaté par le laboratoire précité.

Un autre problème, qui a probablement été trop peu étudié jusqu'à présent, est l'utilisation d'autoradios, de lecteurs de cassettes et de CD, de fax, etc. L'utilisation de ce genre d'appareils affecte également la sécurité routière, dans la mesure où il faut manipuler toute une série de touches et de boutons tout en conduisant le véhicule. Ce qui soulève pour le moins de sérieuses questions, c'est l'utilisation de sonos très puissantes dans les voitures, principalement par de jeunes conducteurs. Les effets négatifs liés à ces appareils sont les suivants:

1° zij leiden de aandacht van de bestuurder af van het verkeer, en doen de waarneming van de totale verkeerssituatie afnemen;

2° zij zwepen de (jonge) bestuurder op tot een agressief rijgedrag, terwijl precies deze (jonge) bestuurders weinig rij-ervaring hebben. Een recent onderzoek aan de Leuvense universiteit heeft uitgewezen dat luide muziek bij jonge bestuurders tot gevolg heeft dat zij het gaspedaal dieper gaan indrukken, en dat dit reeds gebeurt bij een geluidsniveau van 90 decibel. Het vermogen van geluidsinstallaties ligt in een belangrijk aantal gevallen echter stukken hoger dan dit geluidsniveau;

3° net als andere zware geluidsinstallaties hebben ook zulke installaties in de auto's op langere termijn een onomkeerbare negatieve invloed op het hoorvermogen van de personen die er langdurig en veelvuldig aan blootgesteld worden, wat op zijn beurt cumulatieve negatieve effecten zal hebben op de verkeersveiligheid in de toekomst;

4° zij vormen een milieuprobleem : zulke zware geluidsinstallaties in auto's brengen een erg storende geluidshinder mee, zelfs tot in woningen.

Bij de huidige stand van zaken ontbreekt echter de wettelijke basis om de installatie of het gebruik van zulke apparaten, die geen betrekking hebben op het (doen) voortbewegen van het voertuig, maar die erin zijn geïnstalleerd of erin worden gebruikt, desgewenst te reglementeren. Toch lijkt zulks ons aangewezen. Er is bijvoorbeeld geen wettelijke basis om telefoons met hoorn in de wagen te verbieden, wat in Zwitserland en in andere Europese landen ondertussen gebeurd is. De wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan de voertuigen te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen kan hiervoor geen basis bieden aangezien deze accessoires bij de huidige stand van zaken niet beschouwd worden als werkelijke onderdelen of als veiligheidstoebehoren van voertuigen.

Daarom lijkt het ons aangewezen om een interpreterende bepaling in de wet in te voeren, zodat ook de apparaten die comfort en rijplezier verhogen, maar die een risico kunnen opleveren voor de verkeersveiligheid gereguleerd kunnen worden. Het lijkt ons bijvoorbeeld zinvol om autotelefoons met hoorn in de auto te verbieden, om technische beperkingen inzake geluidsniveau van geluidsinstallaties in voertuigen in te kunnen voeren en dergelijke.

Het onderhavige wetsvoorstel geeft een antwoord op dat probleem.

J. ANSOMS
H. BROUNS

1° ils détournent l'attention du conducteur du trafic et réduisent la capacité de perception de l'ensemble de la situation routière;

2° ils poussent le (jeune) conducteur à adopter une conduite agressive, alors que ce sont précisément ces (jeunes) conducteurs qui n'ont que peu d'expérience en matière de conduite automobile. Une étude réalisée récemment à l'université de Louvain a montré qu'une musique d'un niveau sonore élevé incite les jeunes conducteurs à appuyer sur l'accélérateur et que ce phénomène s'observe déjà à un niveau sonore de 90 décibels. Or, la puissance des installations stéréo est très souvent supérieure à ce niveau sonore;

3° au même titre que les autres installations stéréo puissantes, les sonos installées dans les voitures affectent également à long terme, de manière irréversible, l'acuité auditive des personnes qui y sont exposées longtemps et fréquemment, ce qui aura à son tour des effets négatifs cumulés sur la sécurité routière;

4° ils constituent un problème environnemental : des sonos aussi puissantes installées dans des voitures occasionnent une nuisance sonore importante, jusque dans les habitations.

A l'heure actuelle, il n'existe toutefois aucune base légale permettant de réglementer, s'il le faut, l'installation ou l'utilisation de ces types d'appareils qui n'influencent pas le déplacement (la conduite) du véhicule, mais qui sont simplement installés ou utilisés dans celui-ci. Nous estimons toutefois qu'il est nécessaire de légiférer en la matière. Il n'existe, par exemple, aucune base légale permettant d'interdire l'installation dans les voitures de téléphones avec combiné, alors qu'une telle loi a déjà été votée en Suisse et dans d'autres pays européens. La loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ne peut servir de base légale pour cette interdiction, parce qu'à l'heure actuelle, ces accessoires ne sont pas considérés comme de véritables éléments ou des accessoires de sécurité du véhicule.

C'est la raison pour laquelle nous estimons qu'il s'indique d'insérer dans la loi susvisée une disposition interprétative permettant de réglementer également l'installation et l'utilisation d'appareils qui, s'ils augmentent le confort et le plaisir de la conduite, peuvent également présenter des risques pour la sécurité routière. Nous estimons dès lors qu'il serait judicieux d'interdire l'installation dans les véhicules de téléphones de voiture avec combiné, de pouvoir instaurer des critères techniques permettant de limiter le niveau sonore des installations stéréophoniques dans les véhicules, etc.

La présente proposition de loi entend apporter une solution à ce problème.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 1, § 1, 1°, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt aangevuld met de volgende woorden :

« Voor de toepassing van deze wet gelden ook als onderdelen : toestellen, die niet noodzakelijk zijn voor de uitrusting van het voertuig, maar die in het voertuig zijn geïnstalleerd of er worden gebruikt voor het verhogen van het comfort. »

12 september 1996.

J. ANSOMS
H. BROUNS
T. PIETERS
J. VAN EETVELT
W. VERMEULEN

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 1^{er}, § 1^{er}, 1°, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est complété par ce qui suit :

« Sont également considérés comme éléments du véhicule pour l'application de la présente loi, les appareils qui ne sont pas des équipements indispensables du véhicule mais qui sont installés ou utilisés dans celui-ci pour accroître le confort. »

12 septembre 1996.