

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

3 MAI 1999

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR

M. Marcel BARTHOLOMEEUSSEN

- (1) Composition de la commission :
Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires

C.V.P. MM. Ansoms, Leterme,
Van Eetvelt, Vermeulen.
P.S. MM. Frédéric, Moock,
Toussaint.
V.L.D. MM. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. M. Arens.
Vl.Blok M. Geraerts.

Agalev/M. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

MM. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
MM. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
MM. Hotermans, Moerman,
Reynders.
MM. Fournaux, Gehlen.
MM. Huysentruyt, M. Sevenhans.

Mme. Schüttringer,
M Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

Voir:

- 701 - 95 / 96 :

- N° 1: Proposition de loi de MM. Ansoms et Brouns.
- N°s 2 en 3 : Amendements.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

3 MEI 1999

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 moet voldoen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR

DE HEER Marcel BARTHOLOMEEUSSEN

- (1) Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden

C.V.P. HH. Ansoms, Van Eetvelt,
Leterme, Vermeulen.
P.S. HH. Frédéric, Moock,
Toussaint.
V.L.D. HH. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. H. Arens.
Vl.Blok H. Geraerts.

Agalev/H. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

HH. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
HH. Hotermans, Moerman,
Reynders.
HH. Fournaux, Gehlen.
HH. Huysentruyt, Sevenhans.

Mevr. Schüttringer,
H Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

VU : H. Olaerts

Zie:

- 701 - 95 / 96 :

- N° 1: Wetsvoorstel van de heren Ansoms en Brouns.
- N°s 2 en 3 : Amendementen.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a été examinée par votre commission les 15 janvier et 25 février 1997 et 27 avril 1999.

Le 29 janvier 1997, la commission avait en outre entendu des représentants de l'Institut belge de la sécurité routière (M. Rudy Dieleman, chef du Service d'étude de l'IBSR, et Mme Maryse Wuyts, psychologue).

La proposition a été communiquée aux gouvernements régionaux le 28 mars 1999 en vertu de l'article 65bis du règlement de la Chambre.

Les régions n'ayant pas réagi dans les 30 jours, l'examen de la proposition a été poursuivi le 27 avril 1999.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION

M. Ansoms souligne qu'apparaissent sur le marché de plus en plus d'accessoires non condamnables en soi, mais dont l'usage par des conducteurs de véhicules peut être source de danger.

Un premier problème découle de l'usage du téléphone au volant. Or ce phénomène connaît un développement foudroyant en raison de l'explosion du marché du téléphone cellulaire.

Des premières études déjà réalisées aux États-Unis, il ressort que les automobilistes qui téléphonent en conduisant courent un risque trois fois plus élevé d'être impliqués dans un accident. Cette insécurité est la conséquence d'une moindre maîtrise physique du véhicule (puisque une main est occupée par l'appareil téléphonique), de la diminution de l'attention portée à la circulation, d'un accroissement du temps de réaction (+ 60 %) et de la réduction du champ de vision de l'automobiliste (qui, au téléphone, a tendance à fixer un point dans le lointain).

Un deuxième problème est soulevé par l'utilisation de sonos très puissantes installées dans les véhicules. Non seulement la puissance du son détourne-t-elle l'attention du conducteur de la circulation, mais elle le pousse aussi à augmenter - inconsciemment - la vitesse, ainsi que l'a mis en évidence une étude réalisée récemment à l'université de Louvain.

D'autres accessoires utilisés à bord des voitures sont également susceptibles de contribuer à accroître l'insécurité routière. Le téléphone et les installations stéréo ne sont en fait que les deux types d'équipements les plus courants.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken op 15 januari 1997, 25 februari 1997 en 27 april 1999.

Op 29 januari 1997 had de commissie bovendien een aantal vertegenwoordigers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (met name de heer Rudy Dieleman, hoofd van de BIVV-studiedienst en psychologe mevrouw Maryse Wuyts) gehoord.

Op 18 maart 1999 werd het voorstel in toepassing van artikel 65bis van het reglement van de kamer naar de gewestregeringen gezonden.

Aangezien deze laatste niet binnen een termijn van 30 dagen reageerden, werd het de bespreking van het voorstel op 27 april 1999 hervat.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN EEN VAN DE INDIENERS VAN HET VOORSTEL

De heer Ansoms onderstreept dat op de markt al maar meer accessoires verschijnen waarmee op zich niets aan de hand is, maar waarvan het gebruik door autobestuurders gevaarlijk kan zijn.

Een eerste probleem vloeit voort uit het gebruik van de telefoon terwijl men aan het rijden is. Welnu, door de explosie van de mobilofonie-markt wordt dit verschijnsel een ware rage.

De eerste studies die daaromtrent reeds in de Verenigde Staten werden uitgevoerd, tonen aan dat voor telefonerende chauffeurs aan het stuur, het risico op ongevallen driemaal hoger ligt. Die onveiligheid is het gevolg van een minder sterke fysieke controle op het voertuig (aangezien de chauffeur met een hand de telefoon moet bedienen), van een verslappende aandacht voor het verkeer, van een langere reactietijd (+60%) en van een beperkter gezichtsveld voor de automobilist die, tijdens het telefoongesprek, de neiging heeft een punt in de verte te fixeren.

Het gebruik van zeer krachtige in de auto ingebouwde klankkasten doet een tweede probleem rijzen. Niet alleen leidt het sterke klankvolume de aandacht van de chauffeur van het verkeer af, bovendien zet zulks - blijkens een onlangs aan de Leuvense universiteit uitgevoerde studie - de chauffeur er (zij het onbewust) toe aan sneller te rijden.

Ook andere in de auto gebruikte accessoires kunnen de verkeersonveiligheid doen toenemen. Telefoon en stereoketens zijn in feite maar de twee meest voorkomende toesteltypen.

L'auteur estime qu'il est temps de réagir pour combattre cette insécurité croissante. Dans d'autres pays, la réglementation a déjà été adaptée. Ainsi, en Suisse, en Espagne, au Royaume-Uni et en Australie, l'installation dans les véhicules de téléphones de voiture avec combiné est d'ores et déjà interdite.

En Belgique, il n'existe à l'heure actuelle aucune base légale permettant de réglementer l'installation ou l'utilisation de ce type d'équipements. 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 permet en effet de prendre des réglementations qu'à l'égard des équipements considérés comme de véritables éléments ou comme des accessoires de sécurité du véhicule.

Il est dès lors proposé de modifier cette législation en y insérant une disposition interprétative qui permette au Roi de réglementer dorénavant également l'installation et l'utilisation d'équipements non indispensables.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

MM. Grosjean, Van Aperen, Huysentruyt et Bartholomeeussen déclarent partager l'inquiétude des auteurs quant à l'insécurité susceptible d'être engendrée par certains accessoires utilisés à bord des véhicules.

La solution proposée par les auteurs leur inspire toutefois plusieurs critiques. Globalement, ces critiques sont de trois ordres :

1° *que faut-il entendre par «équipements non indispensables»?*

Pour un certain nombre de catégories professionnelles, le fait d'être relié à un central est bel et bien indispensable : taxis, véhicules de livraison, transports ADR.

L'obligation de passer à un mode de communication qui serait jugé plus sûr que les systèmes couramment utilisés à l'heure actuelle (systèmes radio, CB ...) ne manquerait pas d'avoir un coût économique considérable pour les entreprises concernées. Comment considérer les différents types de moniteurs de plus en plus souvent montés sur les voitures ? Sans être indispensables, ils sont cependant bien utiles. Et qu'en est-il des équipements installés sur les voitures adaptées pour les handicapés ?

Volgens de indiener wordt het tijd die toenemende onveiligheid te bestrijden. In andere landen werd de regelgeving reeds aangepast. Zo is het in Zwitserland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Australië al verboden in de auto autotelefoons met hoorn te installeren.

Momenteel bestaat in België geen wettelijk raamwerk op grond waarvan voorschriften kunnen worden uitgevaardigd inzake de installatie of het gebruik van dat type van uitrusting. 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, schept weliswaar de mogelijkheid om voorschriften uit te vaardigen, maar dan alleen als die betrekking hebben op uitrusting die daadwerkelijk valt onder het begrippen «onderdelen» of «veiligheidstoebehoren».

Daarom wordt voorgesteld die wet te wijzigen, via de invoeging van een uitleggingsbepaling die de Koning machtigt voortaan eveneens de installatie of het gebruik van niet noodzakelijke uitrusting te regelen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heren Grosjean, Van Aperen, Huysentruyt en Bartholomeeussen delen de bezorgdheid van de indieners over de gevaren die kunnen ontstaan als gevolg van het gebruik van bepaalde types van toebehoren in voertuigen.

Niettemin is de door de indieners gesuggereerde oplossing volgens hen voor kritiek vatbaar. Algemeen behelst hun kritiek drie aspecten:

1° *Wat is de betekenis van «niet noodzakelijke toestellen»?*

Voor bepaalde beroepscategorieën is het bijvoorbeeld hoe dan ook onontbeerlijk om op een telefooncentrale te zijn aangesloten; denken we daarbij aan taxichauffeurs, leveranciers en ADR-transporteurs.

De verplichting om over te stappen op een communicatiemiddel dat als veiliger wordt aangemerkt dan de thans beschikbare systemen (radioverbindingen, CB,...) zou de betrokken ondernemingen met aanzienlijke kosten opzadelen. Welk standpunt moet worden ingenomen inzake de verschillende types van monitoren waarmee voertuigen steeds vaker worden uitgerust? Hoewel zij niet onontbeerlijk zijn, bewijzen zij toch hun nut. En wat met de uitrusting in wagens die speciaal voor gehandicapten werden aangepast?

2° *Comment contrôler l'utilisation ?*

Il n'apparaît guère envisageable, dans la pratique, de contrôler l'utilisation du mobilophone, susceptible de se trouver dans la poche du conducteur. Or, il est évident qu'une grande attention est requise - et donc détournée de la conduite - pour pianoter un numéro.

Comment, par ailleurs, limiter le nombre de décibels que peuvent produire les installations stéréo ?

Dans les voitures avec chauffeur, le téléphone installé sur la console centrale est normalement prévu pour le passager; il est cependant parfaitement accessible au conducteur.

De toute manière, si le but recherché est d'éviter tout détournement d'attention, il faut faire observer qu'aucune disposition légale ne garantira jamais l'attention totale et permanente du conducteur.

3° *la voie proposée sur le plan de la législation est-elle judicieuse ?*

Si c'est avant tout *l'utilisation* de ces équipements qui est dangereuse, s'indique-t-il de modifier la loi du 21 juin 1985, qui concerne les prescriptions techniques imposées aux véhicules ?

La réglementation relative aux véhicules étant largement uniformisée sur le plan européen, ne serait-il pas inopportun d'imposer aux véhicules immatriculés en Belgique des conditions techniques très différentes de celles en vigueur dans les pays voisins ?

*
* *

M. Ansoms concède qu'il faut distinguer entre l'installation d'un accessoire et son utilisation. Ainsi, il devait être possible d'autoriser la présence du G.S.M. dans une voiture, pour autant que celle-ci soit équipée d'une installation qui permette de téléphoner «à main libre». Ceci est tout à fait possible et est prévu dans d'autres pays. Il ne devrait donc pas y avoir de problème sur le plan européen.

Pour le surplus, il n'appartient pas au législateur de se prononcer sur tous les cas pratiques susceptibles de se poser. Ceci serait d'autant plus illusoire que le marché des accessoires connaît une évolution constante. Il s'indique dès lors de laisser au pouvoir exécutif la tâche de déterminer sur le plan technique les prescriptions, voire les interdictions, à imposer, dans le cadre de la promotion de la sécurité routière.

2° *Hoe het gebruik controleren?*

In de praktijk lijkt het amper mogelijk na te gaan of de automobilist al dan niet gebruik maakt van zijn gsm, als die zich bijvoorbeeld in zijn jaszak bevindt. Het staat evenwel vast dat het intoetsen van het nummer heel wat aandacht opeist, die dan niet naar het verkeer kan gaan.

Hoe kan men overigens de strijd aanbinden met het aantal decibels dat stereo-installaties kunnen voortbrengen?

In auto's met chauffeur is het op de middenconsole aangebrachte telefoontoestel doorgaans voor de passagier bestemd; niettemin bevindt het zich ook volkomen binnen handbereik van de chauffeur.

Mocht het de bedoeling zijn ervoor te zorgen dat de aandacht in geen enkele omstandigheid verslapt, dan zij opgemerkt dat het nooit mogelijk zal zijn, via welke wettelijke bepaling ook, de totale en permanente aandacht van de chauffeur te garanderen.

3° *Stippelt het voorstel de verstandigste weg uit?*

Indien vooral het *gebruik* van soortgelijke uitrusting gevaren oplevert, rijst de vraag of de wet van 21 juni 1985 wel moet worden gewijzigd; die heeft immers betrekking op de technische voorschriften waaraan de voertuigen moeten voldoen.

De regelgeving inzake de voertuigen is op Europees vlak grotendeels eenvormig gemaakt. Past het derhalve wel om in België ingeschreven voertuigen aan technische voorwaarden te onderwerpen die sterk afwijken van die welke in de buurlanden van toepassing zijn?

*
* *

De heer Ansoms geeft toe dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen de installatie van een accessoire en het gebruik ervan. Zo zou de aanwezigheid van de gsm in een auto moeten kunnen worden toegestaan, voorzover deze laatste is uitgerust met een installatie die handenvrij telefoneren mogelijk maakt. Dat kan perfect en bestaat in andere landen. Op Europees vlak zou er dus geen probleem mogen zijn.

Voor het overige komt het de wetgever niet toe zich uit te spreken over alle praktische gevallen die zich kunnen voordoen. Dat zou des te meer een illusie zijn daar de markt van de accessoires voortdurend evolueert. Het is bijgevolg aangewezen het aan de uitvoerende macht over te laten op technisch vlak te bepalen welke voorschriften, eventueel zelfs welke verbodsbepalingen, in het raam van de bevordering van de verkeersveiligheid moeten worden opgelegd.

Il n'est donc pas question d'insérer dans la législation des dispositions détaillées, mais bien de formuler, d'une manière plus large, la base légale qui donnera au Roi la possibilité d'établir une réglementation.

M. Huysentruyt craint que la modification législative proposée, pour minime qu'elle apparaisse à première vue, ne soit malheureusement à l'origine d'une inflation d'interdictions.

MM. Van Aperen et Grosjean redoutent les conséquences d'un dessaisissement du Parlement, qui ferait la part belle aux technocrates.

M. Van Aperen attire en outre l'attention sur la formulation de la phrase liminaire de l'art. 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 («Le Roi arrête») : faut-il en conclure qu'un nouvel arrêté devra être pris chaque fois qu'un nouvel accessoire apparaîtra sur le marché? A tout le moins, la réglementation de l'utilisation des équipements non indispensables devrait rester facultative.

M. Ansoms se déclare ouvert à la recherche d'une meilleure formulation. Il lui paraît par ailleurs que, pour les équipements techniques déjà visés par la loi du 25 juin 1985, le Roi a la latitude d'imposer ou non des prescriptions.

Le ministre des Transports fait observer que la loi du 25 juin 1985 traite des conditions techniques imposées aux véhicules, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité. Elle ne régit pas l'utilisation des équipements en question; une telle réglementation sort en effet du cadre de la réglementation technique et ressort plutôt aux lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

Le ministre ne conteste pas, par ailleurs, l'importance du problème soulevé par les auteurs de la proposition.

Dans cette optique, il propose de modifier la proposition, de manière à la maintenir dans le cadre de la loi du 21 juin 1985.

L'amendement n° 1 du gouvernement vise dès lors à modifier l'art. 2 de la proposition, de manière à ce que celle-ci, d'une part, ne s'applique qu'aux éléments montés dans le véhicule à l'exclusion des accessoires simplement embarqués à bord de celui-ci et, d'autre part, ne porte pas sur l'utilisation que fait l'utilisateur de ces accessoires.

Er is dus geen sprake van om in de wetgeving gedetailleerde bepalingen in te voegen, maar wel om, meer in het algemeen, de wettelijke grond vast te leggen dankzij welke de Koning een reglementering kan opstellen.

De heer Huysentruyt vreest dat de voorgestelde wijziging van de wetgeving, hoe beperkt ze ook op het eerste gezicht mag lijken, jammer genoeg ten grondslag ligt aan een inflatie van verbodsbepalingen.

De heren Van Aperen en Grosjean vrezen voor de gevolgen van een onttrekking van de zaak aan het parlement. De technocraten zouden hierdoor vrij spel krijgen.

De heer Van Aperen vestigt bovendien de aandacht op de formulering van de aanhef van artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 («De Koning bepaalt»): moet daaruit worden geconcludeerd dat een nieuw koninklijk besluit moet worden genomen telkens als een nieuw accessoire op de markt komt? Op zijn minst zou de reglementering inzake het gebruik van niet-noodzakelijke uitrustingen facultatief moeten blijven.

De heer Ansoms verklaart ertoe bereid te zijn een betere formulering te zoeken. Bovendien is hij van mening dat de Koning voor de al bij de wet van 25 juni 1985 bedoelde technische uitrustingen over de beslissingsmarge beschikt om al dan niet voorschriften op te leggen.

De minister van Vervoer merkt op dat de wet van 25 juni 1985 betrekking heeft op de technische eisen waaraan de voertuigen, de onderdelen ervan en het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Ze regelt daarentegen geenszins het gebruik van de bedoelde uitrustingen; een dergelijke regeling valt immers buiten het bestek van de technische regeling en past veeleer in het raam van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Overigens bestrijdt de minister niet het belang van het door de indieners van het wetsvoorstel opgeworpen vraagstuk.

Vanuit dat oogpunt stelt hij voor het wetsvoorstel zodanig te wijzigen dat het binnen het kader van de wet van 25 juni 1985 blijft.

Amendement nr. 1 van de regering strekt er bijgevolg toe artikel 2 van het wetsvoorstel te wijzigen, opdat dit enerzijds alleen van toepassing is op de onderdelen die in het voertuig worden geïnstalleerd, met uitzondering van accessoires die eenvoudigweg aan boord van het voertuig worden gebracht, en opdat het anderzijds geen betrekking heeft op het gebruik van die accessoires door de weggebruiker.

III. — AUDITION DE REPRÉSENTANTS DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

M. Dieleman affirme d'emblée que l'usage d'un téléphone de voiture pendant la conduite entraîne une moins grande disponibilité des mains et une perte de concentration. Ces deux éléments peuvent s'avérer critiques dans certaines situations et n'avoir guère ou pas du tout d'influence dans d'autres.

L'article 8.3 actuel du règlement général sur la police de la circulation routière dispose que tout conducteur doit adapter sa conduite aux circonstances et avoir constamment le contrôle du véhicule.

Cet article peut s'appliquer à toute une série de cas, y compris celui dans lequel l'usage du téléphone pendant la conduite empêche le conducteur d'effectuer un mouvement précis, le fait zigzaguer ou le fait dévier sur la bande d'arrêt d'urgence. En Allemagne, un conducteur a été verbalisé parce que l'usage du téléphone l'empêchait de braquer comme il aurait dû.

Si de tels cas ne sont pas connus en Belgique, il doit de toute façon être possible de verbaliser un conducteur qui ne maîtrise visiblement plus son véhicule parce qu'il fait un autre geste, étranger à la circulation en tant que telle.

Deux pays, à savoir l'Italie et le Portugal, ont décrété une interdiction absolue. Au Royaume-Uni, on ne peut téléphoner au départ de sa voiture que si le véhicule est à l'arrêt. Le Royaume-Uni et la Suisse ont en outre imposé que le téléphone de voiture soit du type «mains libres».

Il convient enfin de préciser que l'on ne dispose pas de données relatives au rapport entre l'utilisation d'un téléphone de voiture et l'implication dans des accidents. La plupart des études réalisées dans les pays voisins se fondent sur des simulations. Il est clair qu'il convient d'isoler les moments critiques pour obtenir des conclusions valables. On a en tout cas pu constater que, même en cas d'utilisation d'un téléphone mains libres, le temps de réaction augmentait jusqu'à 60%

Il est évident que l'apparition des téléphones portables a fortement changé les données du problème. Ce téléphone n'est par définition, pas un appareil mains libres et la baisse de la concentration, plus particulièrement au moment où le conducteur compose un numéro ou est appelé dans une situation critique, pose un réel problème sous l'angle de la sécurité routière. Les systèmes de reconnaissance vocale - qui permettent de dicter un numéro - et l'utilisation d'un répondeur couplé au téléphone peuvent remédier à ce problème.

III. — HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGERS VAN HET BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

De heer Dieleman stelt van meet af aan dat het gebruik van een autotelefoon tijdens het rijden een verminderde beschikbaarheid van de handen alsook een verminderde concentratie teweegbrengt. Deze twee elementen kunnen kritiek worden bij bepaalde verkeerssituaties en bij andere dan weer weinig of geen rol spelen.

Het huidige artikel 8.3 van het Verkeersreglement bepaalt dat men zijn rijgedrag moet aanpassen aan de omstandigheden en op elk moment het voertuig in de hand moet houden.

Dit artikel kan op een hele reeks van situaties van toepassing worden verklaard, ook wanneer het telefoongebruik tijdens het rijden tot gevolg heeft dat de bestuurder een bepaalde beweging niet kan uitvoeren, gaat zigzaggen of op de pechstrook belandt. In Duitsland is een autobestuurder, die een bepaalde draaibeweging niet kon uitvoeren, omdat hij aan het telefoneren was, aldus geverbaliseerd geworden.

Er zijn in België geen dergelijke gevallen bekend, maar het moet alleszins mogelijk zijn een bestuurder te verbaliseren die zichtbaar zijn voertuig niet meer in de hand heeft omdat hij een andere handeling uitvoert, die vreemd is aan het verkeer als zodanig.

Twee landen, namelijk Italië en Portugal, hebben een absoluut verbod ingesteld. In het Verenigd Koninkrijk moet het voertuig stilstaan, wil men telefoneren vanuit de wagen. In dit laatste land alsook in Zwitserland heeft men bovendien opgelegd dat de autotelefoon van het 'handenvrij' type moest zijn.

Ten slotte moet ook gezegd dat geen gegevens beschikbaar zijn over het verband tussen het gebruik van een autotelefoon en ongevalsbetrokkenheid. De meeste studies die in de ons omringende landen werden verricht zijn gebaseerd op simulaties. Uiteraard moet men de kritieke momenten isoleren om tot geldige conclusies te komen. In ieder geval heeft men kunnen constateren dat, zelfs daar waar handenvrije telefoons worden gebruikt, de reactietijd tot 60 % langer wordt.

De hele problematiek is uiteraard sterk gewijzigd sedert de invoering van de zaktelefoon. Deze is per definitie niet handenvrij, en de vermindering van de concentratie, vooral bij het intoetsen van een nummer of het opgebeld worden in een kritieke situatie, maakt een groot probleem uit voor de verkeersveiligheid. Spraakherkenning - die het mogelijk maakt een bepaald nummer in te spreken - en het gebruik van een antwoordtoestel dat gekoppeld wordt aan de telefoon kunnen hieraan verhelpen.

M. Van Aperen fait observer que la proposition de loi à l'examen n'a pas pour seul objectif d'interdire l'installation de téléphones dans les voitures.

M. Dieleman explique que l'«autotélématique», ou plutôt, l'utilisation de la télématique dans la circulation routière, est en pleine évolution.

Le risque est que la législation soit dépassée par suite de l'arrivée incessante d'innovations techniques qui poseront le même problème à savoir, l'augmentation du stress, et la diminution de la concentration qui est, par exemple, nécessaire pour accomplir des actes simples, tels que garder ses distances. La Commission européenne examine du reste dans quelle mesure la télématique ne peut pas poser un problème au niveau de la sécurité, même si son utilisation peut s'avérer très utile.

M. Van Aperen estime qu'il faudra initier un changement de mentalité en ce sens que ce sera le conducteur lui-même qui devra évaluer les cas dans lesquels l'utilisation, par ailleurs utile, d'un téléphone peut influencer sa conduite d'une manière telle qu'elle constitue un risque dans la circulation routière. On ne pourra de toute manière pas éviter de procéder à cette évaluation, parce que ce sera précisément l'utilisation d'«écrans de guidage», par exemple, qui sera stressante pour le conducteur, dans des situations, dans lesquelles il aura le plus grand besoin de sa concentration, par exemple, dans la circulation en ville.

M. Dieleman estime que ce type d'«écrans de guidage» (*travel-pilot* ou *pilot-guidance*) fonctionnent également avec un système vocal, si bien que le conducteur ne doit plus regarder l'écran et conserve ainsi une fonction vitale dans le trafic, à savoir la vue.

M. Ansoms demande s'il est exact que l'on a voulu rendre obligatoire les téléphones de voiture «mains libres» dès 1988. Cette mesure visait-elle uniquement à faciliter les communications téléphoniques ou procédait-elle d'une préoccupation plus générale? La loi proposée ne devrait-elle pas permettre d'interdire également les niveaux sonores élevés - notamment dans les discobars? Est-il exact qu'un niveau sonore égal ou supérieur à 90 décibels est de nature à susciter l'agressivité? Si elle doit avoir une portée générale, la loi proposée doit cependant être suffisamment précise pour permettre de sanctionner le conducteur qui est en défaut.

Mme Wuyts confirme que des stimuli sonores importants suscitent et renforcent l'agressivité.

M. Huysentruyt demande s'il est préférable d'instaurer une interdiction ou de prendre des directives techniques.

De heer Van Aperen merkt op dat het wetsvoorstel meer dan alleen telefoontoestellen uit de auto wil weren.

De heer Dieleman verklaart dat de 'autotelematica', of liever het gebruik van de telematica in het autoverkeer, in volle evolutie is.

Het gevaar bestaat dat de wetgeving voorbijgestreefd wordt door de invoering van steeds nieuwe technische snuffjes, die hetzelfde probleem van de verhoogde mentale belasting en de verminderde concentratie, noodzakelijk bijvoorbeeld bij eenvoudige handelingen zoals het afstand houden, zullen blijven stellen. De Europese Commissie onderzoekt trouwens in hoeverre de telematica niet ook een veiligheidsprobleem kan uitmaken, hoewel het gebruik ervan uiterst nuttig kan zijn.

De heer Van Aperen is van oordeel dat een mentaliteitswijziging op gang moet worden gebracht waarbij de bestuurder zelf afweegt waar het overigens nuttig gebruik van een telefoontoestel zijn rijgedrag in die mate kan beïnvloeden dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Men ontkomt hoe dan ook niet aan zulke afweging, want het gebruik van 'gidsschermen' bijvoorbeeld zal precies het meest belastend zijn voor de bestuurder in situaties waar hij ze het meest nodig zal hebben, in het stadsverkeer bijvoorbeeld.

De heer Dieleman meent dat dergelijke «gidsschermen» (*travel-pilot* of *pilot-guidance*) ook met stemgeluid werken, zodanig dat de ogen vrij blijven en hun vitale functie in het verkeer behouden blijft.

De heer Ansoms vraagt of het waar is dat men in 1988 reeds de handenvrije autotelefoon verplicht wilde maken. Gold dit alleen voor het telefoneren of ging dit uit van een bredere bekommernis? Zou de wet ook niet hoge geluidsniveaus - zoals in het geval van de discobars - moeten kunnen verbieden? Is het niet zo dat vanaf een geluidsniveau van 90 decibel agressie wordt opgewekt? De wet moet een algemene draagwijdte hebben, maar anderzijds dan toch weer precies genoeg zijn om de foute bestuurder te kunnen aanpakken.

Mevrouw Wuyts bevestigt dat hevige geluidsprikkels agressie opwekken en versterken.

De heer Huysentruyt vraagt wat het meest wenselijke is : een verbod of technische richtlijnen?

M. Dieleman estime qu'il est préférable de prévoir des prescriptions techniques. Les téléphones de voiture ne doivent pas seulement être du type «mains libres». Il convient également de préciser où il faut les placer, étant donné que ce placement a une incidence sur leur sécurité d'utilisation. Ce problème a été analysé de manière approfondie en République fédérale d'Allemagne où l'on est parvenu à la conclusion que certains actes, tels que la composition d'un numéro, présentaient un danger mortel et devaient être interdits.

M. Cuyt demande si la police peut déjà, sans modification de la loi, verbaliser un conducteur sur la base de l'article 8.3 du Code de la route. Ne conviendrait-il pas, par exemple, d'interdire également la vente de discobars? On est finalement aussi distrait par beaucoup d'autres appareils, tels que les briquets, les lecteurs de cassettes, etc.

M. Dieleman confirme que la police ou la gendarmerie peuvent verbaliser un conducteur sur la base de l'article 8.3 du Code de la route, pour autant que l'on puisse constater que la conduite dangereuse est provoquée par des actes étrangers à la circulation. Les parquets répugnent toutefois à engager des poursuites sur la base d'un article d'une portée aussi générale. En revanche, une législation d'une trop grande technicité (par exemple, les règles relatives à la mesure des nuisances sonores occasionnées par les motos) risque d'être inapplicable dans la pratique. Il est impossible de détailler toutes les situations dans les règlements. Il faut chercher un moyen terme. Le bon sens est primordial en la matière.

M. Ansoms souligne que cette observation plaide en faveur de la nécessité d'insérer un article 8.4 dans le Code de la route.

M. Van Aperen fait observer qu'une solution possible consisterait à autoriser le conducteur à donner un coup de fil à partir de l'auto si celle-ci est à l'arrêt. Lorsque l'on circule sur l'autoroute, on peut difficilement utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour répondre à un appel.

M. Vanoost suggère que, dans pareil cas, le téléphone portable peut servir de sémaphone, de sorte que la personne qui a appelé peut être recontactée lorsque les conditions du trafic le permettent. Il estime par ailleurs que la mode des téléphones portables, comme bien d'autres, n'aura qu'un temps.

M. Dieleman fait observer que si l'usage intensif des téléphones portables ne continue pas toujours à accroître la sécurité routière, il présente néanmoins certains avantages pour cette même sécurité routière. C'est ainsi que les services de secours peuvent être

De heer Dieleman geeft de voorkeur aan technische voorschriften. Autotelefoons moeten niet alleen van het vrije handen-type zijn. Ook moet gepreciseerd worden waar ze geplaatst moeten worden, omdat ook dit een invloed heeft op hun veilig of onveilig gebruik. In de Bondsrepubliek bijvoorbeeld heeft men het probleem grondig geanalyseerd. Men is er evenwel tot de conclusie gekomen dat bepaalde handelingen levensgevaarlijk waren en verboden moesten worden, zoals bijvoorbeeld het intoetsen van een nummer.

De heer Cuyt vraagt zich af of de politie een bestuurder thans, zonder wetswijziging, op grond van artikel 8.3 van het Verkeersreglement, reeds kan verbaliseren? Moet ook de verkoop van discobars bijvoorbeeld niet verboden worden? Tenslotte wordt men ook door vele andere toestellen, zoals aanstekers, cassettespelers en zo meer, afgeleid.

De heer Dieleman bevestigt dat de politie of rijkswacht de mogelijkheid heeft een bestuurder op grond van artikel 8.3 van het Verkeersreglement te verbaliseren, voor zover het gevaarlijke rijgedrag veroorzaakt door het stellen van handelingen vreemd aan het verkeer constateerbaar is. Toch zijn parketten niet zeer geneigd om te vervolgen op grond van een artikel met een dergelijke algemene draagwijdte. Wetgeving die een te grote mate van techniciteit bevat (bijvoorbeeld de regels om geluidsoverlast bij motorfietsen te meten) kan dan weer onwerkbaar worden. Men kan niet alle situaties reglementair in detail uitwerken. Er moet naar een middenweg gezocht worden. Het gezond verstand speelt ter zake een cruciale rol.

De heer Ansoms merkt op dat dit pleit voor de noodzaak een artikel 8.4 in het Verkeersreglement in te voegen.

De heer Van Aperen ziet een moeilijkheid in de gedachte dat telefoneren vanuit de auto geoorloofd zou worden indien men zou stilstaan. Men kan moeilijk een oproep beantwoorden wanneer men zich op de autosnelweg bevindt door op de pechstrook te gaan rijden.

De heer Vanoost suggereert dat de zaktelefoon in dergelijk geval dienst kan doen als semafoon, waarbij het nummer dat heeft opgeroepen zelf gebeld kan worden eens de verkeerssituatie rustiger is geworden. Hij is overigens van oordeel dat de rage van de zaktelefoons, zoals zoveel andere rages, zal overwaaien.

De heer Dieleman merkt op dat het intensief gebruik van zaktelefoons weliswaar de verkeersveiligheid niet steeds ten goede zal komen, maar toch ook voordeel kan opleveren voor diezelfde verkeersveiligheid. Zo kunnen de hulpdiensten

avertis plus rapidement, sauf évidemment dans le cas d'une collision en chaîne, où le central enregistre de trop nombreux appels. Le mieux est de moduler l'utilisation du téléphone portable, et non d'imposer une interdiction absolue.

M. Van Aperen déclare également que le secteur des camions, dans lequel on utilise surtout la Citizen Band (CB), ne peut être défavorisé pour le motif que les cibistes utilisent un micro et n'ont donc pas les mains libres.

M. Dieleman estime que les professionnels ont moins de difficultés à adapter leur comportement de roulage.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er}

Cet article n'appelle pas d'observation.

Il est adopté par 6 voix et 7 abstentions.

Art. 2

Le gouvernement dépose un amendement n° 1 (Doc. n° 701/2). (voir discussion générale supra).

M. Ansoms observe que l'amendement du gouvernement ne permet pas de régler le problème des GSM, dans la mesure où il n'évoque que les appareils montés dans le véhicule.

Dans les années à venir, il faut s'attendre à ce que des centaines de milliers d'automobilistes utilisent un GSM.

C'est la raison pour laquelle l'intervenant dépose le sous-amendement n° 2, en vue d'ajouter à l'amendement n° 1 les mots «ou utilisés» entré le terme «montés» et les termes «dans celui-ci.»

Cette modification permettra au gouvernement d'imposer l'obligation d'installer un kit garantissant la disponibilité manuelle du conducteur dans l'hypothèse de l'utilisation d'un GSM et de déterminer également les conditions techniques auxquelles doit répondre ce kit. En outre, le Roi sera habilité à régler les problèmes susceptibles de se produire à l'avenir en raison de l'utilisation d'autres appareils.

L'orateur rappelle encore qu'une telle interdiction est déjà effective au Danemark, en Grèce, en Suède, en Suisse au Portugal et en Italie. Aux Pays-Bas, on peut également s'attendre à une interdiction à brève échéance, une étude du SWOW, organisme qui fait autorité, ayant permis d'établir que l'utilisation du téléphone dans la voiture fait annuellement 15 morts et 100 blessés graves. Transposés à la Belgique, ces

sneller verwittigd worden, behalve uiteraard in geval van kettingsbotsing, waar dan teveel oproepen op hetzelfde ogenblik binnenlopen. Het beste is het gebruik te moduleren, niet een absoluut verbod op te leggen.

De heer Van Aperen stelt ook dat de vrachtwagensector, waar vooral gebruik wordt gemaakt van de Citizen Band (CB), niet benadeeld mag worden omdat ze met een micro werken en dus de handen niet vrij hebben.

De heer Dieleman is van oordeel dat beroepsmensen minder problemen hebben om hun rijgedrag aan te passen.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt aangenomen met 6 stemmen en 7 onthoudingen.

Art. 2

De regering dient een amendement nr. 1 (Stuk nr. 701/2) in (cf. supra algemene bespreking).

De heer Ansoms merkt op dat het amendement van de regering geen oplossing aanreikt voor het probleem van de gsm's want het heeft slechts betrekking op de apparatuur die geïnstalleerd is in het voertuig.

In de komende jaren zullen naar verwachting honderdduizenden in hun auto gebruik maken van een gsm.

De spreker dient derhalve *subamendement nr. 2* in dat ertoe strekt de voorgestelde tekst aan te vullen met de woorden «of erin worden gebruikt».

Middels die wijziging kan de regering de gsm-bezitters verplichten in hun voertuig een kit te installeren die het mogelijk maakt handenvrij te telefoneren. Tevens zullen de voorwaarden worden vastgesteld waaraan zo'n zelfbouwpakket moet voldoen. De Koning zal ook bevoegd zijn om de problemen te regelen waartoe het gebruik van andere apparatuur in de toekomst aanleiding zou kunnen geven.

De spreker onderstreept nogmaals dat een vergelijk verbod in Denemarken, Griekenland, Zweden, Zwitserland, Portugal en Italië reeds effectief is. In Nederland mag men zich op korte termijn eveneens aan een verbod verwachten, vermits een studie van het SWOW heeft berekend dat jaarlijks 15 doden en 100 zwaargewonden te wijten zijn aan het gebruik van een telefoon in de wagen. Als men dit naar België trans-

chiffres donnent 10 morts et 65 blessés graves, ce qui est socialement inacceptable

M. Grosjean rappelle être favorable à toute mesure visant à améliorer la sécurité, mais observe qu'il n'est pas simple de mettre en place un système de contrôle de l'utilisation d'un GSM de poche.

L'orateur s'interroge sur les différences de coût entre un GSM et une installation permettant une utilisation sans risque d'un appareil téléphonique au volant.

Enfin, il suggère d'examiner la solution consistant à interdire l'utilisation du GSM en phase de roulage.

Le ministre souhaite s'en tenir à la loi du 21 juin 1985. Il souligne par ailleurs que le problème de l'utilisation relève de toute manière de la compétence du secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement.

M. Ansoms insiste sur l'importance d'accroître la sécurité routière. Les experts affirment unanimement qu'il est extrêmement dangereux de téléphoner au volant. Il n'est pas logique de ne légiférer que pour les appareils téléphoniques installés dans un véhicule, dans la mesure où ces derniers ne représentent que 5% des cas.

MM. Van Dienderen et Van Aperen estiment que le sous-amendement introduit par M. Ansoms est particulièrement pertinent, dès lors que l'usage d'un GSM à l'intérieur d'un véhicule tend à se généraliser. De surcroît, pareille modification habilite le Roi à réglementer l'utilisation d'autres appareils susceptibles de présenter un intérêt pour le conducteur à l'avenir.

M. Van Aperen ajoute toutefois que la recherche du numéro d'appel d'un correspondant par un automobiliste constitue le moment le plus dangereux et que la modification législative proposée ne pourra régler ce problème.

M. Vandenhoute reconnaît que la formation d'un numéro d'appel au volant est très dangereuse, singulièrement lorsque l'appareil n'est pas fixe.

C'est la raison pour laquelle la notion de disponibilité manuelle est judicieuse, non seulement en matière de téléphonie mais aussi pour tous les autres appareils.

M. Ansoms estime qu'il serait illogique de conférer aux conducteurs une liberté absolue en ce qui concerne les appareils utilisés dans leur véhicule, alors que, s'agissant des accessoires de sécurité, tout est sévèrement réglementé.

poneert, bekomt men 10 doden en 65 zwaargewonden. Dit is maatschappelijk onduldbaar.

De heer Grosjean herhaalt dat hij voorstander is van iedere maatregel die bevorderlijk is voor de veiligheid, maar hij merkt toch op dat het niet eenvoudig is een systeem te installeren om het correct gebruik van een zaktelefoon te controleren.

De spreker is ook benieuwd naar het prijsverschil tussen de aankoop van een gsm en die van apparatuur waarmee de automobilist zonder risico zou kunnen telefoneren terwijl hij aan het rijden is.

Ten slotte pleit hij voor een eventueel verbod op telefoneren aan het stuur.

De minister wenst zich te houden aan de wet van 21 juni 1985.

Hij benadrukt overigens dat de kwestie van het oordeelkundig gebruik hoe dan ook tot de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu behoort.

De heer Ansoms beklemtoont het belang van meer verkeersveiligheid. De deskundigen zijn het er roerend over eens dat telefoneren aan het stuur zeer gevaarlijk is. Van alle vaste telefoontoestellen bevinden er zich slechts 5% in voertuigen en het is dan ook niet logisch alleen daarvoor wetgevende maatregelen te nemen.

De heren Van Dienderen en Van Aperen vinden het subamendement van de heer Ansoms buitengewoon relevant gelet op de veralgemening van het gebruik van gsm's in voertuigen. Bovendien machtigt de voorgestelde wijziging de Koning om regels uit te vaardigen voor het gebruik van andere toestellen die in de toekomst van belang kunnen zijn voor de automobilist.

Volgens *de heer Van Aperen* is de onveiligheid het grootst wanneer een automobilist een telefoonnummer aan het opzoeken is en de voorgestelde wetswijziging zal dat pijnpunt niet kunnen oplossen.

De heer Vandenhoute is het ermee eens dat het zeer gevaarlijk is een telefoonnummer in te toetsen terwijl men achter het stuur zit en dat geldt vooral als het toestel niet is vastgehecht.

Het woord «handenvrij» is dan ook zeer goed gekozen en dat is niet alleen zo voor telefonie maar ook voor alle andere toestellen in auto's.

De heer Ansoms meent dat het onlogisch is de autobestuurders volledige vrijheid te laten met betrekking tot de apparaten die zij gebruiken in hun voertuig terwijl aan de andere kant alles streng gereguleerd is als het om veiligheidstoebehoren gaat.

L'intervenant rappelle qu'il ressort de l'audition des représentants de l'IBSR qu'un certain nombre de pays ont déjà réglementé cette matière et imposent la disponibilité manuelle de l'automobiliste utilisant un appareil téléphonique.

Le ministre déclare comprendre la motivation de l'auteur du sous-amendement et prendre acte du souhait de la majorité des membres de la commission de le voir adopter.

Il estime toutefois que ce texte s'écarte du cadre de la loi du 21 juin 1985, et n'y est dès lors pas favorable.

*
* *

L'amendement n° 1 du gouvernement est adopté par 5 voix et 8 abstentions.

L'amendement n° 2 (sous-amendement à l'amendement n° 1), de M. Ansoms est adopté par 6 voix contre 3 et 4 abstentions.

Le rapporteur,

Le président,

M. BARTHOLOMEEUSSEN

A. SCHELLENS

De spreker memoreert dat uit de hoorzitting met vertegenwoordigers van het BIVV is gebleken dat een aantal landen op dat gebied reeds regels hebben uitgevaardigd en de automobilisten die telefoneren verbieden het stuur los te laten.

De minister zegt begrip te hebben voor de beweegredenen van de indiener van het subamendement en hij neemt er nota van dat de meeste commissieleden wensen dat het wordt aangenomen.

Aangezien de tekst van dat amendement evenwel afwijkt van de wet van 21 juni 1985, is hij er geen voorstander van.

*
* *

Amendement nr. 1 van de regering wordt aangenomen met 5 stemmen en 8 onthoudingen.

Amendement nr. 2 (subamendement op amendement nr. 1) van de heer Ansoms wordt aangenomen met 7 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

De voorzitter,

M. BARTHOLOMEEUSSEN

A. SCHELLENS