

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 april 2000

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging 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**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER  
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Ludo VAN CAMPENHOUT**

INHOUDSOPGAVE

I. Procedure .....	3
II. Toelichting .....	4
III. Bespreking .....	5

Voorgaande documenten :

Doc 50 **028/ 1999 (B.Z.)**:

001 : Wetsvoorstel van de heren Ansoms en Brouns.

002 : Amendement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

7 avril 2000

**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  
PAR  
M. **Ludo VAN CAMPENHOUT**

SOMMAIRE

I. Procédure .....	3
II. Exposé .....	4
III. Discussion .....	5

Documents précédents :

Doc 50 **028/ 1999 (S.E.)**:

001 : Proposition de loi de MM. Ansoms et Brouns.

002 : Amendement.

## Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

### Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

#### A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Hugo Philtjens, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CVP	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.
PS	Jacques Chabot, Jean Depreter.
PRL FDF MCC	Olivier Chastel, Michel Wauthier.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SP	Marcel Bartholomeeussen.
PSC	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

#### B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Hugo Coveliers, Aimé Desimpel, Martial Lahaye, Arnold Van Aperen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra
Jean-Pol Henry, Guy Larcier, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Jean-Paul Moerman.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Daan Schalck, André Schellens.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

#### Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)
BV	: Beknopt Verslag
PLEN	: Plenum
COM	: Commissievergadering

#### Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Séance plénière
COM	: Réunion de commission

#### Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.deKamer.be  
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

#### Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.laChambre.be  
e-mail : aff.generales@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft onderhavig wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 22 december 1999, 19 januari, 15 en 29 maart 2000.

### I. — PROCEDURE

Luidens artikel 6, § 8 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dienen de gewestregeringen betrokken te worden bij een materie *in casu* bedoeld in § 4, 3° : «De Regeringen worden betrokken bij het ontwerpen van de regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen.»

Artikel 65*bis* van het reglement van de Kamer schrijft voor dat «indien een wetsvoorstel een aangelegenheid betreft waarvoor een procedure van samenwerking met de gewest- of gemeenschapsregeringen is voorgeschreven, de voorzitter van de Kamer de eerste minister verzoekt de tekst over te zenden aan de voorzitters van de betrokken gewest- en/of gemeenschapsregeringen.»

Het reglement vervolgt : «De procedure wordt ingezet op het ogenblik dat het voorstel op de agenda van de commissie wordt geplaatst.» Dit laatste gebeurde op 9 november 1999.

Bij brief van 18 november 1999 heeft de heer Herman De Croo, voorzitter van de Kamer, aan de heer Guy Verhofstadt, eerste minister, verzocht de procedure van betrokkenheid op te starten en meegedeeld dat bij ontstentenis van opmerkingen de commissie tot de eindstemming kan overgaan na verloop van dertig dagen na deze aanvraag.

Op 21 december 1999 heeft de eerste minister meegedeeld dat de gewestregeringen geen opmerkingen hebben gemaakt.

Op 22 december 1999 werd de bespreking ten gronde aangevat.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 22 décembre 1999, 19 janvier, 15 et 29 mars 2000.

### I.—PROCÉDURE

L'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles dispose que les gouvernements de région doivent être associés dans le cas d'une matière visée, en l'occurrence, au §4, 3° : « Les gouvernements seront associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport ».

L'article 65*bis* du règlement de la Chambre dispose que « si une proposition de loi concerne une matière pour laquelle une procédure de coopération avec les gouvernements de communauté ou de région est prescrite, le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition aux présidents des gouvernements de communauté et/ou de région concernés ».

Le règlement ajoute que « la procédure est entamée au moment où la proposition est mise à l'ordre du jour de la commission », ce qui a été fait le 9 novembre 1999.

Par lettre du 18 novembre 1999, M. Herman De Croo, président de la Chambre, a demandé à M. Guy Verhofstadt, premier ministre, d'entamer la procédure d'association et lui a communiqué qu'en l'absence d'observations, la commission pourra procéder au vote final à l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la date de cette demande.

Le 21 décembre 1999, le premier ministre a indiqué que les gouvernements régionaux n'avaient formulé aucune observation.

Le 22 décembre 1999, la commission a entamé la discussion sur le fond.

## II. — TOELICHTING DOOR DE INDIENER VAN HET VOORSTEL

*De heer Jos Ansoms (CVP)* herinnert eraan dat onderhavig wetsvoorstel reeds tijdens de vorige legislatuur werd ingediend (Parl. St. 1995-1996, nr. 701/1-4). De spreker stelt dat het merendeel van de technische voorschriften die van toepassing zijn op het verkeer het voorwerp uitmaken van een kaderwet - die louter het principe stelt en de concrete uitvoering overlaat aan de regering - of van een Europese richtlijn.

De nieuwste trend inzake autoverkeer is de auto, van louter vervoermiddel, om te vormen tot wat het niet is : een kantoor (met alle mogelijke communicatiefaciliteiten), een dancing (de zogeheten «boomcars» maken het risico op ongevallen hoger), een bar en dies meer. De accessoires die met het voortbewegen van het voertuig geen uitstaans hebben, vormen zelfs meer en meer een verkoopargument. Het gebruik van een zaktelefoon, een faxtoestel, e-mail en binnenkort zelfs computerapparatuur in het verkeer is gevaarlijk omdat de aandacht van de automobilist wordt afgeleid.

De spreker benadrukt dat het de taak van de wetgever niet is al deze modes op de voet te volgen en naargelang van hun graad van gevaarlijkheid voor het verkeer, te verbieden of te reglementeren. Daarentegen ontbeert de uitvoerende macht vandaag elke wettelijke basis om tegen deze bijzonder verkeersonveilige trends op te treden. Concrete maatregelen moeten het voorwerp kunnen uitmaken van een koninklijk besluit.

Wat het telefoneren in de auto betreft, werd het wetsvoorstel van de spreker reeds tijdens de vorige legislatuur door de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven aangenomen.

Er zijn ter zake drie mogelijkheden :

Ten eerste : Een punt 4 invoegen in artikel 8 van het verkeersreglement, waarbij wordt gesteld dat enkel handenvrij mag worden getelefoneerd.

Het voordeel van deze methode is dat een wettelijke basis wordt gecreëerd om telefoneren achter het stuur als bron van verkeersonveiligheid te bannen.

Het nadeel is dat dit verbod gepaard moet gaan met een handhavingsbeleid. Talloze betwistingen over het al dan niet in de hand houden van een telefoontoestel

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

*M. Jos Ansoms (CVP)* rappelle que la proposition de loi à l'examen a déjà été déposée au cours de la législature précédente (Doc. N° 701/1-4, 1995-1996). L'auteur précise que la plupart des prescriptions techniques qui sont d'application aux véhicules mis en circulation font l'objet d'une loi-cadre - qui se borne à définir les principes et charge le gouvernement de leur application dans la pratique - ou d'une directive européenne.

La tendance la plus récente constatée en matière de circulation automobile consiste à faire évoluer la voiture du simple moyen de transport vers quelque chose qu'elle n'est pas, à savoir un bureau (englobant tous les équipements de communication imaginables), un dancing (les « boomcars » multiplient le risque d'accident), un bar, etc. Les accessoires étrangers à la fonction locomotrice du véhicule sont même de plus en plus utilisés comme arguments commerciaux. L'utilisation par un conducteur d'un téléphone portable, d'un télécopieur, du courrier électronique et même, d'ici peu, d'un ordinateur est dangereuse, car elle capte l'attention de ce conducteur.

L'intervenant souligne qu'il n'appartient pas au législateur de suivre toutes ces modes et de les interdire ou de les réguler en fonction de leur degré de dangerosité pour la circulation. Néanmoins, le pouvoir exécutif ne dispose actuellement d'aucun fondement légal lui permettant de réagir contre ces modes particulièrement dangereuses. Il faut que des mesures concrètes puissent être prises par voie d'arrêté royal.

En ce qui concerne l'utilisation du téléphone au volant, la proposition de loi déposée par l'intervenant avait déjà été adoptée au cours de la précédente législature par la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques.

Il y a trois possibilités en la matière :

La première : insérer dans l'article 8 du code de la route un point 4 précisant que l'on peut téléphoner dans la voiture uniquement si celle-ci est équipée d'un système « mains libres ».

L'avantage de cette méthode est qu'elle crée une base légale permettant de bannir, pour cause d'insécurité routière, l'usage du téléphone au volant.

L'inconvénient est que cette interdiction doit s'accompagner de la mise en œuvre d'une politique qui en assure le respect. Il ne sera en outre pas aisé de faire

tijdens het sturen kunnen bovendien de handhaving van dergelijke regel in de weg staan.

Ten tweede : Een bepaling die de aanwezigheid van een zak- of autotelefoon in de auto verbindt met de verplichting deze toestellen handenvrij te gebruiken. Dit impliceert de verplichting een soms dure apparatuur in de auto te installeren indien men überhaupt in de auto wil telefoneren.

De controle op de naleving van deze verplichting is gemakkelijker en geeft ook aanleiding tot minder betwistingen. Bovendien werkt het feit dat het gebruik van de apparatuur (een zogenaamde opbelkit) bij koninklijk besluit kan worden opgelegd de uniformisering van dergelijke toestellen in de hand.

Het nadeel is dat men dan bij wijze van spreken zelfs geen zaktelefoon in zijn binnenzak mag dragen.

Ten derde : De eerste twee mogelijkheden kunnen worden gecombineerd zodat men enerzijds de verplichting om handenvrij te telefoneren in het verkeersreglement inschrijft maar anderzijds de wetgeving aanpast inzake de toebehoren die met het autorijden geen uitstaans hebben.

Deze techniek is ook bij de invoering van de veiligheidsgordel gehanteerd : de verplichting veiligheidsgordels in het voertuig te installeren werd aangevuld met de verplichting er ook effectief gebruik van te maken.

Indien het onderhavig wetsvoorstel van de spreker wet wordt, kan de regering optreden op grond van technische verslagen om de installatie en het gebruik te regelen van toestellen die niet bijdragen tot het vergroten van de verkeersveiligheid, wel integendeel.

De directe aanleiding voor het indienen van het ter bespreking voorliggend wetsvoorstel is het drama dat werd veroorzaakt doordat een vrouw de dood van haar man omzeggens rechtstreeks meebeleefde terwijl hij met haar aan het telefoneren was.

### III. — BESPREKING

*De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV)* onderstreept dat automobilisten in de eerste plaats bezig moeten zijn met het besturen van hun voertuig. Allerlei

respecter une telle règle, étant donné les nombreuses contestations sur le point de savoir si l'on tient ou ne tient pas en main le combiné d'un appareil téléphonique pendant que l'on conduit.

La deuxième : une disposition qui assortit la présence dans la voiture d'un téléphone portable ou de voiture de l'obligation d'utiliser cet appareil selon le mode « mains libres ». Cette possibilité implique qu'il est obligatoire d'installer un équipement quelquefois onéreux dans la voiture si l'on veut absolument téléphoner depuis la voiture.

Il est plus facile d'exercer un contrôle sur le respect de cette obligation et ce contrôle donnera aussi lieu à un nombre moins élevé de contestations. De plus, le fait que l'utilisation d'un tel équipement (appelé communément « kit mains libres ») puisse être imposée par arrêté royal favorisera l'uniformisation de tels équipements.

L'inconvénient est que l'on ne pourra même plus avoir un téléphone portable dans la poche.

La troisième : les deux premières possibilités peuvent être combinées de sorte que, d'une part, l'on insère dans le Code de la route l'obligation de téléphoner à l'aide d'un appareil « mains libres », mais que, d'autre part, on adapte la législation en ce qui concerne les accessoires qui sont sans rapport avec la conduite d'un véhicule.

La même technique a également été appliquée dans le cadre de l'introduction de la ceinture de sécurité : l'obligation d'équiper le véhicule de ceintures de sécurité a été complétée par l'obligation d'utiliser effectivement ces ceintures.

Si la proposition à l'examen est adaptée, le gouvernement pourra intervenir sur la base de rapports techniques en vue de réglementer l'installation et l'usage d'appareils qui ne contribuent pas, bien au contraire, à améliorer la sécurité routière.

La proposition à l'examen a été introduite à la suite du drame au cours duquel une femme a en quelque sorte assisté en direct à la mort de son mari pendant qu'il était en train de lui téléphoner.

### III. — DISCUSSION

*M. Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV)* souligne que les automobilistes doivent avant tout s'occuper de la conduite de leur véhicule. Toutes sortes d'activités conne-

nevenactiviteiten leiden de aandacht van de bestuurder af en vergroten derhalve de verkeersonveiligheid. Daarover is iedereen het eens. Over de beste manier om dit euvel te verhelpen, is er echter geen overeenstemming.

*De voorzitter, de heer Francis Van den Eynde (VL BLOK), kan zich niet van de indruk ontdoen dat men het verbod om in de auto te telefoneren wil uitbreiden tot de passagiers. Het ter bespreking voorliggend wetsvoorstel sluit dit niet uit.*

*De heer Olivier Chastel (PRL FDF MCC) is voorstander van een gedragsnorm in het verkeersreglement. Men moet immers rekening kunnen houden met de omstandigheid of de beller een bestuurder dan wel een passagier is en of het voertuig stilstaat dan wel in beweging is. In het verkeersreglement is reeds een bepaling opgenomen krachtens welke de bestuurder op ieder ogenblik de controle over zijn voertuig moet kunnen behouden. Deze bepaling zou kunnen verfijnd worden in het licht van het telefoneren achter het stuur.*

*De heer Jean Depreter (PS) is van oordeel dat het wetsvoorstel te ruim is. Wellicht is een wet zelfs niet nodig. Indien toch een ingrijpen van de overheid vereist is, waarom dan niet eerder via het verkeersreglement? Anderzijds moeten alle gedragingen van de bestuurder achter het stuur die van aard zijn om zijn aandacht af te leiden en dus grotere verkeersonveiligheid tot gevolg hebben, worden aangepakt. Wat het reglementeren van accessoires betreft, vraagt spreker zich af of dit niet beter Europees kan gebeuren.*

*Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer, onderschrijft de doelstelling van het wetsvoorstel. Zij is evenwel van oordeel dat het gebruik van zaktelefoons in de auto aan banden moet worden gelegd. Aan welke technische voorschriften de installatie van telefoontoestellen in een auto eventueel moeten voldoen, doet weinig ter zake. Men moet absoluut overreglementering vermijden. De regering geeft de voorkeur aan het opleggen van een gedragsnorm. De automobilist moet immers voor zijn verantwoordelijkheid worden gesteld.*

Dit geldt zowel bij het aanpakken van agressie in het verkeer als bij het behoud van het concentratievermogen dat allerm minst in de hand wordt gewerkt door activiteiten als telefoneren achter het stuur of zelfs rommelen in het handschoenenkastje. De handeling van de bestuurder is doorslaggevend. Met welk accessoire deze handeling in verband staat, is bijzaak.

xes détournent l'attention du conducteur et accroissent dès lors l'insécurité routière. Tout le monde est d'accord sur ce point. Il n'existe toutefois pas de consensus au sujet de la meilleure manière de remédier à ce problème.

*Le président, M. Francis Van den Eynde (VL. BLOK), ne peut se départir de l'impression que l'on veut étendre l'interdiction de téléphoner en voiture aux passagers. La proposition de loi à l'examen n'exclut d'ailleurs pas une telle extension.*

*M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) préconise la fixation d'une norme de comportement dans le règlement sur la police de la circulation routière. Il faut en effet pouvoir tenir compte du fait que l'appelant est un conducteur ou un passager et que le véhicule est à l'arrêt ou en mouvement. Le règlement précité contient d'ores et déjà une disposition aux termes de laquelle le conducteur doit pouvoir à tout moment garder le contrôle de son véhicule. Cette disposition pourrait être affinée pour tenir compte de l'utilisation du téléphone au volant.*

*M. Jean Depreter (PS) estime que la portée de la proposition de loi à l'examen est trop large. Cette matière ne doit sans doute même pas être réglée par une loi. Si toutefois l'intervention des pouvoirs publics s'avère indispensable, pourquoi ne pas régler cette matière en intervenant au niveau du Code de la route? L'intervenant fait par ailleurs observer qu'il faut sanctionner tous les comportements des conducteurs qui sont de nature à détourner leur attention et, partant, à accroître l'insécurité routière. En ce qui concerne les accessoires, l'intervenant demande s'il ne serait pas préférable de régler cette matière au niveau européen.*

*Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, souscrit à l'objectif de la proposition de loi à l'examen. Elle estime toutefois qu'il faut restreindre l'utilisation des téléphones mobiles dans les voitures. Le fait de savoir à quelles prescriptions techniques doit répondre l'installation d'appareils téléphoniques dans les voitures n'a guère d'importance à cet égard. Il faut absolument éviter de trop réglementer. Le gouvernement préfère édicter des normes axées sur le comportement. L'automobiliste doit en effet être confronté à ses responsabilités.*

Cette approche vaut tant pour combattre l'agressivité que la distraction au volant, distraction qui peut être provoquée par des activités comme le fait de téléphoner ou même de fouiller dans la boîte à gants. Le comportement du conducteur est décisif. L'accessoire qui induit ce comportement ne constitue pas un élément essentiel.

Een ontwerp van koninklijk besluit zal, na goedkeuring door de Ministerraad, aan de Raad van State worden voorgelegd. Het desbetreffend artikel zal in het verkeersreglement laten opnemen dat, behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon indien deze niet handenvrij kan worden gebruikt.

Uiteraard stelt dit het probleem van de handhaving, net zoals dat het geval is geweest met het verplicht dragen van de veiligheidsgordel. Er moet een sensibiliseringscampagne op het getouw worden gezet door het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. Test-Aankoop kan ook worden ingeschakeld. Bij de verkoop van gadgets kan informatie worden verstrekt. In een later stadium kan een handenvrije installatie dan niet alleen worden opgelegd, maar ook geüniformiseerd.

*Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO)* vraagt zich af of voor de verzekeraars geen taak is weggelegd in die zin dat zij zouden kunnen weigeren tussenbeide te komen indien kan worden aangetoond dat de verzekerde bestuurder risicoverhogende handelingen heeft gesteld. Door alle onderdelen te verbieden die niet nodig zijn voor het besturen van een voertuig, loopt men anderzijds het gevaar de kampeerwagens volledig te verbannen.

*De heer Jos Ansoms (CVP)* put uit het argument van uw rapporteur, *de heer Ludo Van Campenhout (VLD)*, dat het gebruik van de zaktelefoon ook gevaarlijk is voor de gezondheid, een bijkomend argument om via technische voorschriften het niet-handenvrij telefoneren achter het stuur aan banden te leggen. Wel is de aanschaf van een handenvrij systeem, telkens men een ander merk zaktelefoon koopt, nogal duur. De systemen zelf zijn zeer uiteenlopend, zodat reglementering op dit vlak ook een impuls tot meer uniformisering in het belang van de consument zou zijn.

Een amendement nr. 1 (DOC 50 0028/002) van *de heer Ansoms* wordt ingediend teneinde de mogelijkheid om via technische voorschriften op te treden aan te vullen met een gedragsnorm, zoals door verscheidene sprekers alsook door de minister is opgeworpen.

*De heren Bart Somers (VLD) en André Schellens (SP)* treden de indiener van het wetsvoorstel bij waar deze aandringt op een uitbreiding van de wet van 21 juni 1985, omdat deze wet de Koning de mogelijkheid geeft om op te treden, zonder dat dit evenwel een verplichting inhoudt. De regering kan immers op de evoluties terzake inspelen in het belang van de verkeersveiligheid. De laat-

Un projet d'arrêté royal sera soumis au Conseil d'État après approbation par le Conseil des ministres. L'article en question sera inséré dans le Code de la route et disposera que sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable qui n'est pas utilisé les mains libres.

Cette interdiction pose évidemment la question des moyens de la faire respecter, comme cela a été le cas pour le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Il appartient à l'Institut belge pour la sécurité routière d'organiser une campagne de sensibilisation en la matière. *Test-Achats* peut aussi y être associé. Des informations peuvent également être fournies au moment de la vente de gadgets. A un stade ultérieur, on pourra non seulement imposer un installation « mains libres », mais on pourra aussi en imposer l'uniformité.

*Mme Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO)* se demande si les compagnies d'assurances n'ont pas une tâche à remplir en l'occurrence, en ce sens qu'elles pourraient refuser d'intervenir s'il peut être prouvé que le conducteur assuré a adopté un comportement de nature à augmenter les risques. D'autre part, en interdisant tous les éléments qui ne sont pas nécessaires à la conduite d'un véhicule, on risque de bannir complètement les « mobile homes ».

*M. Jos Ansoms (CVP)* voit dans l'argument de votre rapporteur, *M. Ludo Van Campenhout (VLD)*, selon lequel l'utilisation d'un téléphone portable est également dangereuse pour la santé, un argument supplémentaire pour interdire l'utilisation au volant d'un téléphone non équipé d'un dispositif « mains libres ». Il est vrai qu'il est relativement onéreux d'acquérir un système « mains libres » chaque fois que l'on change de marque de téléphone portable. Les systèmes sont très différents, si bien qu'une réglementation en la matière qui inciterait à une plus grande uniformisation profiterait également au consommateur.

*M. Ansoms* présente un amendement (n° 1, DOC 50 0028/002) tendant à compléter la possibilité d'intervenir par le biais de prescriptions techniques par une norme de comportement, ainsi que cela a été suggéré par plusieurs intervenants et par le ministre.

*MM. Bart Somers (VLD) et André Schellens (SP)* partagent le point de vue de l'auteur de la proposition de loi dans la mesure où celui-ci insiste pour que soit étendu le champ d'application de la loi du 21 juin 1985, étant donné que celle-ci permet au Roi à intervenir sans toutefois l'y obliger. Le gouvernement pourrait en effet tenir compte des évolutions qui se produisent en ce do-

ste spreker, in zijn hoedanigheid van gewezen voorzitter van de commissie tijdens de vorige legislatuur, brengt in herinnering dat een voorontwerp van koninklijk besluit door de betrokken minister spontaan aan de commissie ter kennisneming en eventuele bespreking werd voorgelegd, nog voor het door de ministerraad werd goedgekeurd.

Tijdens een volgende vergadering legt de minister het ontwerp van koninklijk besluit voor waarvan artikel 1 strekt tot de wijziging van artikel 8 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1987, 18 september 1991 en 23 maart 1998, en waarvan de tekst luidt : «8.4 Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een niet handenvrij draagbare telefoon.»

*De heer Ansoms* betreurt dat de Ministerraad dit ontwerpbesluit inmiddels heeft goedgekeurd. De afspraak was nochtans dat de bepaling die betrekking heeft op onderhavig wetsvoorstel eerst zou worden besproken in commissie. Erger is dat de tekst van het ontwerpbesluit slechts het telefoneren achter het stuur met 'draagbare telefoons' verbiedt die niet handenvrij kunnen worden gebruikt. Is het de bedoeling dat telefoneren met een in het voertuig geïnstalleerde telefoon wel nog wordt getolereerd ? Vanwaar het onderscheid tussen de zaktelefoon en de autotelefoon ?

*De minister* wacht ter zake het advies van de Raad van State af en zal het ontwerpbesluit zo nodig aanpassen. Zij voegt eraan toe dat zij een wijziging van de gedragsnorm blijft verkiezen boven het reglementeren van accessoires, want ofwel zijn de accessoires niet in de auto vastgemaakt en kan het storend gebruik ervan moeilijk worden vastgesteld, ofwel maken ze wel degelijk deel uit van de uitrusting van het voertuig, en zijn dwingende, eventueel door Europa opgelegde bepalingen die betrekking hebben op de homologatie, te verkiezen.

\*  
\* \*

Artikel 1 en bijgevolg het wetsvoorstel wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

*De rapporteur,*

*De voorzitter,*

Ludo VAN CAMPENHOUT Francis VAN DEN EYNDE

maine dans l'intérêt de la sécurité routière. Le dernier de ces intervenants rappelle, en sa qualité d'ancien président de la commission au cours de la précédente législature, que le ministre concerné soumettait spontanément un avant-projet d'arrêté royal à la commission afin que celle-ci puisse en prendre connaissance et, éventuellement, en discuter, et ce, avant même que le Conseil des ministres l'ait approuvé.

Au cours d'une réunion suivante, *la ministre* soumet le projet d'arrêté royal, dont l'article 1<sup>er</sup> tend à modifier l'article 8 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987, 18 septembre 1991 et 23 mars 1998, et qui est libellé comme suit : « 8.4 Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable qui n'est pas utilisé les mains libres.

*M. Ansoms* déplore que le Conseil des ministres ait entre-temps approuvé ce projet d'arrêté. Il avait pourtant été convenu que la disposition relative à la proposition de loi à l'examen serait d'abord examinée en commission. Ce qui est plus grave c'est que le texte du projet d'arrêté interdit seulement l'usage de « téléphones portables » qui ne peuvent être utilisés les mains libres. Le but est-il de tolérer l'utilisation d'un téléphone installé dans le véhicule ? Pourquoi faire une distinction entre le téléphone portable et le téléphone de voiture ?

*La ministre* attendra l'avis que le Conseil d'État rendra en la matière et adaptera, au besoin, le projet d'arrêté. Elle ajoute qu'elle préférerait malgré tout modifier le comportement des conducteurs plutôt que réglementer les accessoires, parce que de deux choses l'une : ou bien les accessoires ne sont pas fixés à la voiture, auquel cas il est difficile de constater que leur utilisation perturbe le conducteur, ou bien ils font bel et bien partie de l'équipement du véhicule, auquel cas il conviendrait de donner la préférence à des dispositions contraignantes, imposées éventuellement par l'Union européenne, en matière d'homologation.

\*  
\* \*

L'article 1<sup>er</sup> et, par conséquent, la proposition de loi sont rejetés par 8 voix contre 4.

*Le rapporteur,*

*Le président,*

Ludo VAN CAMPENHOUT Francis VAN DEN EYNDE