

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 décembre 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 DEUXIÈME LECTURE**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Kim BUYST****SOMMAIRE****Pages**

I. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses de l'auteur principal	6
C. Répliques des membres	7
II. Votes	8

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

- 001: Proposition de loi de M. Van den Bergh, Mme Dierick et
MM. Briers et Vandenbroucke.
002: Amendements.
003: Rapport de la première lecture.
004: Articles adoptés en première lecture.

Voir aussi:

- 006: Texte adopté en deuxième lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2021

WETSVOORSTEL**wat het actualiseren van de regelgeving
inzake het verbod op elektronische
communicatietoestellen in het verkeer betreft****VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Kim BUYST****INHOUD****Blz.**

I. Bespreking	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden	3
B. Antwoorden van de hoofdindieners	6
C. Replieken van de leden	7
II. Stemmingen	8

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

- 001: Wetsvoorstel van de heer Van den Bergh, mevrouw Dierick en
de heren Briers en Vandenbroucke.
002: Amendementen.
003: Verslag van de eerste lezing.
004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

Zie ook:

- 006: Tekst aangenomen in tweede lezing.

05956

**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 numerering 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 defi nitieve 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,

Au cours de sa réunion du 14 décembre 2021, votre commission a procédé, conformément à l'article 83 du Règlement, à une deuxième lecture des articles de cette proposition de loi adoptés en première lecture.

I. — DISCUSSION

Les membres ont d'abord procédé à une nouvelle discussion de la proposition de loi, au cours de laquelle l'auteur de la proposition de loi a répondu aux questions et aux observations formulées.

A. Questions et observations des membres

Mme Maria Vindevoghel (PTB-PVDA) estime que les contrôles routiers sont importants, car l'utilisation d'un téléphone mobile au volant représente effectivement un danger. Il existe donc des motifs raisonnables d'intervenir. Toutefois, l'accent doit en premier lieu être mis sur la prévention et la conscientisation des usagers de la route.

Le taux de la peine prévu par la proposition de loi et l'augmentation linéaire des amendes, qui favorise l'inégalité, restent des points délicats, car les sanctions représentent des sommes considérables pour les citoyens lambda, alors que les parlementaires, par exemple, peuvent facilement se les permettre.

Les organisations de lutte contre la pauvreté soulignent que les pauvres sont plus affectés par les amendes élevées, d'autant plus qu'ils sont souvent moins bien informés des règles de droit. Ils se déplacent au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés de systèmes de téléphonie mobile mains-libres et ils ne peuvent s'offrir les services d'un avocat en cas de poursuites. En revanche, douze pays européens appliquent un système de jours-amende, dans lequel l'amende pour une infraction varie en fonction du revenu du contrevenant. Il est également inadmissible que des automobilistes soient contraints par leur employeur de participer à une vidéoconférence en conduisant. Il est donc fort dommage que cette question ne fasse pas l'objet d'un débat sérieux en commission; le système à l'examen n'est pas équitable.

La privatisation partielle de la politique pénale, qui est beaucoup abordée dans les médias, est en outre très problématique. On en est arrivé au point où des entreprises privées souhaitent influencer la politique locale en Région flamande afin d'obtenir l'installation de radars-tronçons sur les routes communales. Leurs méthodes sont tout sauf éthiques, puisqu'elles stipulent contractuellement que les casse-vitesse et autres infrastructures visant à

DAMES EN HEREN,

Tijdens de vergadering van 14 december 2021 is uw commissie, overeenkomstig artikel 83 van het Reglement, overgegaan tot een tweede lezing van de in eerste lezing aangenomen artikelen.

I. — BESPREKING

De leden hebben vooraf een nieuwe bespreking van het wetsvoorstel gevoerd, waarbij de indiener van het wetsvoorstel op de geformuleerde vragen en opmerkingen is ingegaan.

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Maria Vindevoghel (PTB-PVDA) acht controle op de weg belangrijk, want het gebruik van een mobiele telefoon bij het rijden is inderdaad gevaarlijk. Er bestaan dus gegronde redenen om op te treden. Alleen dienen preventie en bewustmaking van weggebruikers op de voorgrond te staan.

De strafmaat in het wetsvoorstel en de lineaire verhoging van de boetes die de ongelijkheid in de hand werken, blijven een moeilijk punt, omdat de sancties voor gewone burgers aanzienlijke bedragen voorstellen, terwijl parlementsleden bijvoorbeeld zich die makkelijk kunnen veroorloven.

Armoedeorganisaties wijzen erop dat de armen extra getroffen worden door hoge boetes, temeer armen ook vaak minder goed op de hoogte zijn van de rechtsregels. Ze verplaatsen zich in voertuigen die niet uitgerust zijn met systemen om handenvrij te bellen en ze kunnen geen advocaten betalen bij vervolging. Twaalf Europese landen daarentegen werken met dagboetes, waarbij de boete voor een overtreding varieert naargelang het inkomen van de overtreder. Ook schrijnend zijn de automobilisten die tijdens het rijden door hun werkgever worden verplicht om aan een videoconferentie deel te nemen. Het is dan ook zeer jammer dat de commissie hierover geen ernstig debat levert; het systeem dat voorligt is niet rechtvaardig.

Zeer problematisch bovendien is de gedeeltelijke privatisering van het strafbeleid, zoals dat ook uitvoerig aan bod komt in de media. Het is immers zo ver gekomen dat private ondernemingen het lokaal beleid willen beïnvloeden in het Vlaamse Gewest, teneinde de installatie van trajectcontroles op gemeentewegen te verkrijgen. Hun methodes zijn allesbehalve ethisch te noemen, aangezien ze contractueel vaststellen dat

ralentir le trafic doivent disparaître des rues, dans le but de pouvoir constater un nombre maximal d'infractions routières afin d'obtenir un rendement maximal pour un investissement minimal. C'est l'expression pure du capitalisme. Par infraction, le secteur privé récoltera 24 euros. Une telle évolution juridique est néfaste et rencontre une résistance croissante de la part des citoyens.

On attend du gouvernement qu'il mène une politique axée sur la sécurité routière, mais aussi sur la protection contre la soif de profit des entreprises. Le respect de la vie privée empêche en outre de glisser vers un État policier dont personne ne veut.

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que l'on ne peut épargner certaines catégories de la population de toute sanction parce qu'elles ne connaissent pas la loi.

En substance, la proposition de loi vise à adapter la loi à la réalité existante. Les appareils de communication d'aujourd'hui diffèrent sensiblement des téléphones mobiles en circulation au début du nouveau millénaire.

Cependant, cela ne signifie nullement que son groupe soutient la politique de la Vivaldi, qui déclenchera une avalanche d'amendes. Le député poursuit en exprimant son aversion pour le modèle axé sur le gain dans les communes, qui vise à percevoir le plus d'amendes possible, à piéger les citoyens et même à les inciter à commettre des infractions. Le député s'y oppose, non pas tant parce que le capitalisme est responsable de tous les maux, mais simplement parce que l'intérêt général est touché par la privatisation, même si elle n'est que partielle.

Vu que, par contre, l'utilisation du téléphone portable au volant est dangereuse et est également source de nombreux malheurs, le législateur doit agir. La proposition de loi est justifiée et la N-VA votera donc pour son adoption.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) estime que la proposition de loi à l'examen est claire, son objectif étant de protéger la vie des citoyens dès lors que l'utilisation d'appareils de communication au volant met leur vie en danger. Il serait dès lors incompréhensible de s'y opposer. L'utilisation du téléphone au volant est déjà interdite, mais la proposition de loi à l'examen précise le degré de l'infraction à la lumière du contexte existant.

La critique formulée à propos du système d'amende n'est pas dénuée de tout fondement. Il est exact que les amendes n'ont pas la même incidence financière pour tout le monde et que certains disposent même d'un

verkeersdrempels en andere verkeersvertragende infrastructuur uit het straatbeeld dienen te verdwijnen, met de bedoeling een maximaal aantal verkeersovertredingen te kunnen vaststellen om een maximaal rendement na te streven met een minimale investering. Dit is de pure uitdrukking van het kapitalisme. Per overtreding zal de privésector 24 euro binnenhalen. Een dergelijke rechtsontwikkeling is nefast en stuit op groeiend verzet van de burgers.

Van de overheid wordt een op verkeersveiligheid gericht beleid verwacht, maar ook bescherming tegen de winsthonger van bedrijven. Respect voor privacy verhindert bovendien het afglijden naar een politiestaat die niemand wil.

De heer Wouter Raskin (N-VA) meent dat het niet opgaat om bepaalde categorieën van de bevolking van straffen te sparen, omdat ze de wet niet kennen.

Ten gronde beoogt het wetsvoorstel het recht aan te passen aan de bestaande realiteit. De huidige communicatietoestellen verschillen wel aanzienlijk van de mobieltjes in omloop ten tijde van de milleniumwende.

Dit impliceert echter op geen enkele wijze dat zijn fractie achter het Vivaldibeleid staat, dat een lawine aan boetes op gang brengt. Het lid drukt in aansluitend zijn afkeer van het verdienmodel in de gemeentes dat erop gericht is om zoveel mogelijk boetes te innen, waarbij burgers in de val worden gelokt en eigenlijk zelfs worden aangezet om overtredingen te begaan. Het lid verzet zich, niet zozeer omdat het kapitalisme de schuld is van alle onheil, maar gewoon omdat het algemeen belang wordt aangetast door privatisering, ook al is die slechts gedeeltelijk.

Aangezien het gebruik van mobiele telefoons bij het rijden daarentegen gevaarlijk is en ook veel leed veroorzaakt, dient de wetgever op te treden. Het wetsvoorstel is gerechtvaardigd en de N-VA-fractie zal dan ook voorstemmen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) acht het wetsvoorstel duidelijk: bedoeling is het leven van de mensen te beschermen, omdat de communicatietoestellen voor gevaar zorgen. Het is dan ook onbegrijpelijk dat men zich tegen dit wetsvoorstel zou uitspreken. Telefoneren bij het rijden was al verboden, maar het wetsvoorstel preciseert de graad van de overtreding in het licht van de bestaande context.

De kritiek op het boetesysteem is enigszins terecht. Het klopt dat niet iedereen een boete op dezelfde wijze ondergaat en sommigen beschikken zelfs over een boetebudget. De sociale ongelijkheid is een feit, maar

budget “amendes”. Si cette inégalité sociale est un fait, il convient néanmoins de bien comprendre l’objet de la proposition de loi à l’examen. La modification du système de sanctions n’est pas liée à la discussion actuelle et elle a d’ailleurs été évoquée au cours de l’examen de la note de politique générale du ministre.

M. Frank Troosters (VB) partage la préoccupation générale au sujet de la sécurité routière, mais s’interroge sur la majoration d’une amende qui est déjà élevée pour de nombreux citoyens. De nombreux usagers de la route ne savent pas non plus exactement ce qui est autorisé et ce qui ne l’est pas. Si l’on porte le montant de l’amende à un tel niveau, il serait souhaitable de sensibiliser et d’éduquer la population à cet égard. Certains se demandent par exemple ce qu’il en est pour les montres intelligentes portées au poignet et consultées durant la conduite.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) attache une grande importance à la lutte contre les inégalités sociales, mais ne partage pas le raisonnement de la première intervenante. La participation des socialistes au gouvernement vise d’ailleurs à obtenir des avancées en la matière. Cependant, il serait absurde de lier la lutte pour la sécurité routière à la lutte pour l’égalité, le devoir de garantir la sécurité d’autrui étant le même pour chacun d’entre nous.

Dans un pays comme la Belgique, qui enregistre chaque année 600 décès sur ses routes, il convient d’intensifier les efforts, et non de les saper. La distraction est, avec la vitesse et la consommation d’alcool, l’un des trois principaux facteurs de mortalité sur la route. Les progrès technologiques ne faisant qu’accroître les distractions au volant, il est tout à fait normal de protéger les usagers de la route des dangers qui en découlent. Cela explique l’augmentation du degré de ces infractions.

Reconnaît-on que l’utilisation d’une tablette au volant met en danger la vie des autres usagers de la route? Si tel est le cas, on ne peut alors que souscrire à la classification de cette infraction comme une infraction du troisième degré, qui est par définition une infraction mettant directement en danger la vie d’autrui. Le fait de majorer l’amende qui y est assortie en est une conséquence logique.

L’objectif n’est pas de contraindre les usagers de la route à dépenser plus, mais à les dissuader d’utiliser des tablettes ou des téléphones portables au volant. La situation financière du conducteur ne joue aucun rôle s’il veut éviter les amendes. Le message du législateur est le suivant: “N’utilisez pas d’appareil électronique mobile au volant!”

men dient echter goed te beseffen waar het in het wetsvoorstel om gaat. De aanpassing van het strafstelsel is vreemd aan de bespreking en kwam overigens aan bod naar aanleiding van de beleidsnota van de minister.

De heer Frank Troosters (VB) deelt de algemene bekommerning inzake verkeersveiligheid, maar stelt zich vragen bij de verhoging van een reeds voor vele burgers hoge boete. Voor heel wat weggebruikers heerst er ook onduidelijkheid omtrent hetgeen geoorloofd is en wat verboden is. Als de boete zo hoog ligt, is het wenselijk om de bevolking ter zake bewust te maken en voor te lichten. Zo vraagt men zich bijvoorbeeld af hoe het zit met een *smart watch* om de pols waar men bij het rijden naar zou kijken.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) hecht veel belang aan de strijd tegen sociale ongelijkheid, maar is het niet eens met de redenering van de eerste spreker. De regeringsdeelname van socialisten is er trouwens op gericht om op dat vlak vooruitgang te boeken. Het slaat echter nergens op om de strijd voor verkeersveiligheid in verband te brengen met de strijd voor gelijkheid: de plicht ten aanzien van elkanders veiligheid geldt immers voor iedereen in gelijke mate.

In een land als België, met jaarlijks 600 verkeersdoden, dienen de inspanningen te worden opgevoerd, in plaats van ze onderuit te graven. Afleiding is, samen met snelheid en alcoholgebruik, een van de drie grote *killers* in het verkeer. Aangezien de technologische ontwikkelingen de afleiding op de weg alleen vergroten, is het maar normaal om de deelnemers aan het verkeer voor gevaar te behoeden. Dat verklaart de graadverhoging voor de overtredingen.

Is men het eens dat het gebruik van een *tablet* achter het stuur een bedreiging vormt voor het leven van andere weggebruikers? Indien ja, kan men toch alleen akkoord gaan met de verhoging tot een overtreding van de derde graad, per definitie een overtreding die anderen rechtstreeks in gevaar brengt. Dat de boete wordt opgetrokken is daarvan een logisch gevolg.

De bedoeling is niet om weggebruikers tot meer uitgaven te dwingen, maar ze het gebruik van *tablets* of mobiele telefoons tijdens het rijden te ontmoedigen. Om de boete te vermijden, maakt het dan niet uit of men arm of rijk is. De boodschap van de wetgever is: “gebruik geen mobiel elektronisch toestel achter het stuur!”

Quelle est la proposition de la première intervenante? Et pourquoi évoque-t-elle les radars tronçons, qui ont réduit de 80 % le nombre de décès sur les autoroutes, dans le débat?

M. Vandenbroucke remercie en tout cas l'auteur de la proposition de loi à l'examen pour son initiative et espère qu'elle pourra compter sur un large soutien.

M. Josy Arens (cdH) soutient les objectifs de la proposition de loi à l'examen, mais estime que la manière dont ils sont concrétisés est problématique.

En effet, il ne faut pas croire que la proposition de loi à l'examen réglera tous les problèmes. Les automobilistes aisés n'en auront cure de cette loi, tandis que les amendes prévues constitueront un rude coup financier pour les gens ordinaires.

L'utilisation de caméras demeure une question délicate: l'objectif n'était-il pas d'encourager les constructeurs automobiles et les fabricants de téléphones à développer des innovations rendant techniquement impossible l'utilisation du téléphone portable au volant?

M. Jean-Marc Delizée, président, se réjouit de la profondeur du débat, qui a été enrichi par les avis rendus et auditions organisées dans le cadre de l'examen de plusieurs propositions relatives à l'utilisation du téléphone portable au volant (voir DOC 55 1776/003). La qualité était également au rendez-vous lors de la deuxième lecture.

Si ces discussions reflètent les sensibilités qui existent dans le débat sociétal, le président estime néanmoins que l'on ne peut pas défendre un point de vue sur la base d'un exemple d'abus. En effet, si un employeur oblige ses travailleurs à participer à une visioconférence alors qu'ils sont au volant, les victimes de cet abus doivent le dénoncer. Un tel abus ne peut pas constituer en soi un motif d'inaction pour le législateur.

En ce qui concerne les avancées technologiques qui empêchent l'utilisation du téléphone au volant, il convient de noter que les députés sont invités à se prononcer sur la proposition de loi à l'examen. Ce que l'avenir nous réserve sera pour plus tard.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souhaite rappeler l'essence de sa proposition de loi, à savoir: le gsm au volant. L'utilisation d'appareils de communication électronique au volant distrait les conducteurs, à tel point que de nombreux conducteurs ne sont même plus

Wat is het voorstel van de eerste spreker? En waarom betreft ze trajectcontrole, die het aantal doden op de autoweg met 80 % heeft gereduceerd, in het debat?

De heer Vandenbroucke dankt de indiener van het wetsvoorstel alvast voor zijn initiatief en hoopt dat het op brede steun mag rekenen.

De heer Josy Arens (cdH) schaart zich achter de doelstellingen van het wetsvoorstel, maar heeft problemen met de wijze waarop die worden nagestreefd.

Men moet zich nu immers niet gaan verbeelden dat het wetsvoorstel alle problemen zal regelen. De bemiddelde autobestuurders zullen zich niets van de wet aantrekken, terwijl de boete voor gewone mensen als een harde klap zal aankomen.

Het gebruik van camera's is nog een lastig punt: was het niet de bedoeling om de auto- en telefoonfabrikanten aan te zetten tot innovatie die het gebruik van mobiele telefoon in de auto technisch onmogelijk maakt?

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, is zeer tevreden over de diepgang van de bespreking, die werd verrijkt door de adviezen en hoorzittingen in het kader van diverse voorstellen omtrent het gebruik van mobiele telefonie bij het rijden (zie DOC 55 1776/003). Ook bij de tweede lezing was er kwaliteit.

De besprekingen illustreren de schakeringen in het maatschappelijk debat, maar de voorzitter meent wel dat men geen standpunt kan verdedigen op grond van een voorbeeld van misbruik. Indien een werkgever zijn personeel zou dwingen om tijdens het rijden aan een videoconferentie deel te nemen, dan dient het slachtoffer daarvan aangifte te doen. Een dergelijk misbruik kan op zich geen motief zijn voor de wetgever om niet op te treden.

Met betrekking tot de technologische vooruitgang die het gebruik van de telefoon in de auto verhindert, dient men op te merken dat de leden gevraagd wordt om hun standpunt te bepalen ten aanzien van het voorliggende wetsvoorstel. Wat de toekomst brengt, is voor later.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wil nog eens de essentie van zijn wetsvoorstel aangeven, namelijk: de gsm achter het stuur. Het gebruik van elektronische communicatietoestellen tijdens het rijden leidt de bestuurders van een voertuig af, en wel in die mate dat

conscients qu'ils ne regardent pas la route et le trafic pendant une demi-minute ou une minute, avec tous les risques que cela comporte.

Il est donc urgent d'intervenir de diverses manières. Une modification de la définition de l'article 8.4 du Code de la route, qui est antérieure à l'ère des smartphones, s'impose. En effet, il ne s'agit plus seulement de l'utilisation d'un téléphone portable, mais aussi de nombreux autres appareils de communication.

L'auteur ne vise pas le recouvrement d'un nombre maximum d'amendes.

Ce dont il est question, c'est de l'application cohérente de la catégorisation des délits et plus spécifiquement des infractions. Les infractions routières sont divisées en quatre catégories, que le député explique. L'auteur demande aux membres qui s'opposent à la proposition de loi dans quelle catégorie de risque d'accident ils classeraient l'utilisation d'un appareil pendant 30 secondes sans prêter attention à la circulation. Pour l'auteur, il s'agit clairement d'un risque d'accident direct, c'est-à-dire d'une infraction routière du troisième degré. Par conséquent, il est logique de le classer dans la catégorie des "infractions du troisième degré".

L'objectif est bien sûr aussi de décourager et de limiter les comportements dangereux et de promouvoir ainsi la sécurité routière.

On peut débattre de l'opportunité de lier les amendes aux revenus, mais il est souhaitable de le faire dans le bon contexte, c'est-à-dire dans le cadre d'une réflexion sur le droit pénal en général et non dans le cadre d'une proposition de loi spécifique qui tient compte de manière cohérente de la classification existante.

L'auteur dénonce la tentative de descendre en flammes la proposition de loi avec toutes sortes d'arguments étrangers à la question et apprécie l'attitude constructive de certains membres de l'opposition. En ce qui concerne les solutions technologiques évoquées par M. Arens, il serait en effet satisfaisant que les contrôles deviennent inutiles à l'avenir, comme c'est le cas avec éthylotests antidémarrage et l'adaptation intelligente de la vitesse. Cela ne rend pas la proposition de loi moins pertinente pour autant, car il convient maintenant de modifier la loi (dans un sens matériel).

C. Répliques des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) souhaite mettre les points sur les "i". Ce que lui et Mme Vindevoghel condamnent, c'est le modèle économique qui est mis en place. Les

velen bestuurder zich er niet eens meer van bewust zijn dat ze een halve minuut of een minuut niet naar de weg en het verkeer kijken, met alle risico's van dien.

Het is daarom hoognodig om op diverse manieren in te grijpen. Een aanpassing van de definitie in artikel 8.4 van het verkeersreglement, die dateert van voor het smartphonetijdperk, is noodzakelijk. Het gaat immers niet langer om het gebruik van een draagbare telefoon, maar ook om talrijke andere communicatietoestellen.

De indiener beoogt geenszins de inning van een maximaal aantal boetes.

Waar het wel om gaat, is een consequente toepassing van de categorisering van misdrijven en specifiek van overtredingen. Verkeersovertredingen zijn onderverdeeld in vier categorieën, die het lid toelicht. Aan de leden die zich tegen het wetvoorstel kanten, vraagt de indiener onder welk ongevalsrisico zij het gebruik van een toestel 30 seconden lang, zonder aandacht voor het verkeer, zouden rangschikken. Voor de indiener gaat het in ieder geval duidelijk om een rechtstreeks ongevalsrisico, dus om een verkeersovertreding van de derde graad. Bijgevolg is subsumptie onder de categorie "overtreding van de derde graad" logisch.

Bedoeling is voorts natuurlijk ook om gevaarlijk gedrag te ontmoedigen en te beperken, teneinde aldus de verkeersveiligheid te bevorderen.

Over de koppeling van de boetes aan het inkomen kan worden gedebatteerd, maar het is wenselijk om dat in de juiste context te doen, zijnde in het kader van een beschouwing over het strafrecht in het algemeen en niet ten aanzien van een specifiek wetsvoorstel dat op coherente wijze rekening houdt met de bestaande indeling.

De indiener laakt de poging om het wetsvoorstel af te schieten met allerlei argumenten die aan de kwestie vreemd zijn en waardeert de constructieve houding van sommige oppositieleiden. Wat de technologische oplossingen betreft waarnaar de heer Arens verwijst, zou het inderdaad voldoende schenken indien handhaving in de toekomst overbodig wordt, naar het voorbeeld van alcoholsloten en intelligente snelheidsadaptatie. Dat maakt het wetsvoorstel daarom niet minder pertinent, want het is zaak om thans de wet (in materiële zin) aan te passen.

C. Replieken van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) wil de puntjes op de i zetten. Wat mevrouw Vindevoghel en hijzelf veroordelen, is het verdienmodel dat wordt uitgerold. Lokale

autorités locales s'associent à des sociétés commerciales pour mettre en place des radars tronçons en incitant les conducteurs à commettre autant d'infractions que possible, en partie parce que le secteur privé stipule dans les contrats de concession que les dispositifs ralentisseurs doivent disparaître. Cela n'est pas vraiment propice à la sécurité routière. Le fait qu'il critique une telle évolution n'implique tout de même en aucun cas que le membre est opposé aux radars tronçons en tant que tels. Au contraire, il y est favorable.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) suggère de ne pas s'éloigner du sujet. La question est seulement de savoir si, oui ou non, on veut mettre à jour une définition vieille de vingt ans et si l'utilisation d'un gsm ou d'un écran au volant constitue, oui ou non, un danger direct pour les autres usagers de la route.

II. — VOTES

Les articles ne donnent pas lieu à des commentaires.

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 a été modifié en première lecture et 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'article 2 est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

Art. 3

L'article 3 a été modifié en première lecture et vise à abroger l'article 2, a), 2° et 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.

overheden gaan in zee met commerciële bedrijven om trajectcontroles uit te voeren op bestuurders die worden aangezet om zoveel mogelijk overtredingen te begaan, onder meer omdat de privésector in de concessieovereenkomsten bedingt dat snelheidsremmende factoren dienen te verdwijnen. Dit is niet bepaald bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Kritiek op een dergelijke ontwikkeling impliceert toch op geen enkele manier dat men *in se* tegen trajectcontroles is? Integendeel, het lid is voorstander van trajectcontroles.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) stelt voor om niet van het onderwerp af te dwalen. De vraag is alleen of men een twintig jaar oude definitie ja dan neen wil actualiseren en of het gebruik van gsm of scherm achter het stuur ja dan neen een rechtstreeks gevaar vormt voor andere weggebruikers.

II. — STEMMINGEN

Over de artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1

Dit artikel geeft de grondwettelijke grondslag aan. Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Artikel 2 werd in eerste lezing gewijzigd en 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.

Artikel 2 wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3

Artikel 3 werd in eerste lezing gewijzigd en behelst de opheffing van artikel 2, a), 2° et 3°, 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.

L'article 3 est adopté par 13 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 4

L'article 4, modifié en première lecture, vise à modifier l'article 3 du même arrêté royal, est adopté par 13 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 5

L'article 5 concerne les compétences du Roi.

L'article 5 est adopté par 13 voix contre une et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition loi est adopté, par un vote nominatif, par 13 voix contre une et 2 abstentions.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent; Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Artikel 3 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 4

Het in eerste lezing gewijzigde artikel 4 strekt ertoe artikel 3 van hetzelfde koninklijk besluit te wijzigen.

Artikel 4 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 5

Artikel 5 heeft betrekking op de bevoegdheden van de Koning.

Artikel 5 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

*
* *

Het hele wetsvoorstel wordt bij naamstemming aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent; Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

PTB-PVDA: Maria Vindevoghel.

Se sont abstenus:

VB: Frank Troosters, Nathalie Dewulf.

Le rapporteur,

Kim BUYST

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Hebben tegengestemd:

PTB-PVDA: Maria Vindevoghel.

Hebben zich onthouden:

VB: Frank Troosters, Nathalie Dewulf.

De rapportrice,

Kim BUYST

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE