

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 juin 2022

PROPOSITION DE LOI

**visant à actualiser le signal d'interdiction
C23 et concernant l'utilisation d'appareils
fonctionnant automatiquement en
l'absence d'un agent qualifié pour contrôler
les infractions au signal d'interdiction C23**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Nicolas PARENT

SOMMAIRE**Pages**

I. Procédure.....	3
II. Exposé introductif.....	4
III. Discussion.....	6
A. Questions et observations des membres.....	6
B. Réponses de l'auteur.....	9
C. Répliques des membres.....	9
D. Réponses complémentaires du ministre.....	9
IV. Votes.....	10
Annexes.....	12

*Voir:*Doc 55 **2560/ (2021/2022):**001: Proposition de loi de M. Vandenbroucke.
002 et 003: Amendements.**Voir aussi:**

005: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juni 2022

WETSVOORSTEL

**betreffende een actualisatie van
het verbodsbord C23 en het gebruik
van onbemande automatisch werkende
toestellen ter controle op de inbreuken
tegen het verbodsbord C23**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Nicolas PARENT**

INHOUD**Blz.**

I. Procedure.....	3
II. Inleidende uiteenzetting.....	4
III. Bespreking.....	6
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	6
B. Antwoorden van de indiener.....	9
C. Replieken van de leden.....	9
D. Aanvullende antwoorden van de minister.....	9
IV. Stemmingen.....	10
Bijlagen.....	12

*Zie:*Doc 55 **2560/ (2021/2022):**001: Wetsvoorstel van de heer Vandenbroucke.
002 en 003: Amendementen.**Zie ook:**

005: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

07255

**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 Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, 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. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

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*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 QRVA Questions et Réponses écrites
 CRIV Version provisoire du Compte Rendu Intégral
 CRABV Compte Rendu Analytique
 CRIV Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN Séance plénière
 COM Réunion de commission
 MOT Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV Beknopt Verslag
 CRIV Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission examiné la présente proposition de loi les 20 avril et 31 mai 2022.

I. — PROCÉDURE

Vu que la proposition de loi relève de la compétence de l'Autorité fédérale en matière de réglementation relative au transport, au sens de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, il convient de soumettre la proposition de loi doit à la procédure d'association des gouvernements de région.

Aux termes de l'article 97, 2, du Règlement de la Chambre, "[le] vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) gouvernement(s) de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou - en l'absence de réponse - au plus tôt trente jours après la demande du président de la Chambre (...)".

Lors de la réunion de commission du 20 avril 2022, l'article 97 du Règlement de la Chambre a été appliqué, étant donné que la proposition de loi concerne une matière pour laquelle une procédure de coopération avec les gouvernements de communauté ou de région est prescrite.

Il s'ensuit qu'une demande de la présidente de la Chambre a été adressée dans ce cadre au premier ministre par un courrier daté du 25 avril 2022.

Lors de sa réunion du 31 mai 2022, votre commission n'avait pas encore obtenu d'observations écrites de la part des gouvernements de région.

Craignant un problème de compétence, M. Raskin a exprimé le souhait d'attendre les observations des régions avant de poursuivre les travaux. L'auteur de la proposition de loi, soutenu par d'autres membres, a préféré soumettre son texte au vote, estimant important de légiférer sans plus attendre.

La commission s'est par ailleurs opposée à la demande de M. Raskin visant à inviter la section de législation du Conseil d'État à donner un avis motivé sur le texte, spécialement l'article 3 de la proposition de loi (article 98, 1, Règlement de la Chambre).

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 20 april en 31 mei 2022.

I. — PROCEDURE

De gewestregeringen moeten bij dit wetsvoorstel worden betrokken, aangezien het deel uitmaakt van de bevoegdheid van de federale overheid inzake de reglementering op het vervoer, in de zin van artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 97, 2, van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers bepaalt dat "De eindstemming in commissie (...) evenwel maar kan plaatsvinden nadat de betrokken gewest- en/of gemeenschapsregering(en) haar (hun) schriftelijke opmerkingen heeft (hebben) teruggezonden, of – bij ontstentenis van antwoord – ten vroegste dertig dagen na het verzoek van de voorzitter van de Kamer."

Tijdens de commissievergadering van 20 april 2022 werd artikel 97 van het Reglement van de Kamer toegepast, aangezien het wetsvoorstel betrekking heeft op een aangelegenheid waarvoor de procedure van samenwerking met de gemeenschaps- of gewestregeringen moet worden gevolgd.

Daarom heeft de Kamervoorzitster in dat verband op 25 april 2022 een brief bezorgd aan de eerste minister.

Op de vergadering van 31 mei 2022 had uw commissie nog geen schriftelijke opmerkingen ontvangen van de gewestregeringen.

Uit vrees voor een bevoegdheidsprobleem heeft de heer Raskin opgeroepen te wachten op de opmerkingen van de gewesten alvorens de werkzaamheden voort te zetten. Omdat de indiener van het wetsvoorstel het belangrijk vond om zo spoedig mogelijk wetgevend op te treden, wilde hij het wetsvoorstel echter ter stemming voorleggen en werd daarbij gesteund door andere leden.

Bovendien heeft de commissie zich verzet tegen het verzoek van de heer Raskin om de afdeling wetgeving van de Raad van State te vragen een met redenen omkleed advies uit te brengen over het wetsvoorstel, inzonderheid over artikel 3 ervan (artikel 98, 1, van het Reglement van de Kamer).

Lors de sa réunion du 20 avril, la commission a décidé à l'unanimité de demander l'avis écrit de personnes ou d'organismes extraparlimentaires (art. 28, 1, alinéa 1^{er}, du Règlement de la Chambre), à savoir:

- au ministre de la Mobilité;
- au ministre de l'Intérieur;
- au Collège des procureurs généraux;
- à l'Organe de contrôle de l'information policière;
- à Centrex;
- à l'Union Royale des Juges de Paix et Juges de Police asbl;
- à l'Union des villes et des communes;
- à l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale;
- à la VVSG;
- à Vias institute;
- à Tous à pied;
- au Gracq;
- au Fietzersbond.

Les avis obtenus sont joints en annexe de ce rapport.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit), auteur de la proposition de loi, présente le problème qui explique le dépôt de son texte et il en expose l'objet. Le membre renvoie dès lors aux développements de la proposition de loi (DOC 55 2560/001, p. 3 et suivantes).

Les avis obtenus sont unanimement positifs par rapport aux deux éléments centraux du texte: l'actualisation du panneau C23 visant à repousser le trafic de poids lourds à certains endroits, d'une part, et l'usage de caméras pour constater les infractions, d'autre part.

L'avis du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité mérite une attention particulière et a d'ailleurs motivé le

Tijdens de vergadering van 20 april heeft de commissie op grond van artikel 28, 1, eerste lid, van het Reglement van de Kamer eenparig beslist het schriftelijke advies te vragen van de volgende personen en organisaties die niet tot het Parlement behoren:

- de minister van Mobiliteit;
- de minister van Binnenlandse Zaken;
- het College van procureurs-generaal;
- het Controleorgaan op de politionele informatie;
- Centrex;
- het Koninklijk Verbond van Vrede- en Politierechters vzw;
- de *Union des Villes et Communes de Wallonie*;
- de Vereniging Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- Vias institute;
- *Tous à pied*;
- de Gracq;
- de Fietzersbond.

De ontvangen adviezen gaan als bijlage bij dit verslag.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit), indiener van het wetsvoorstel, zet het probleem uiteen dat aan de basis ligt van dit wetsvoorstel, waarvan hij tevens de strekking toelicht. Het lid verwijst bijgevolg naar de toelichting bij het wetsvoorstel (DOC 55 2560/001, blz. 3 en volgende).

De ontvangen adviezen zijn eensluidend positief met betrekking tot de kernaspecten van het voorstel: de actualisering van het verkeersbord C23 dat bedoeld is om vrachtwagens op bepaalde plekken te weren en het gebruik van camera's om de inbreuken vast te stellen.

Het advies van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit verdient specifieke aandacht en heeft

dépôt des amendements n° 1 à 3 (DOC 55 2560/002 et 3) de M. Vandenbroucke et consorts.

L'amendement n° 1 vise à supprimer l'article 2 de la proposition de loi. En effet, cet article dispose:

“Dans l'article 68 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, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, la légende du signal C23 est remplacée par ce qui suit:

“Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou affectés au transport de marchandises. Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à la masse indiquée.”.

Or, il ressort des avis du ministre de la Mobilité et de la VVSG ainsi que de l'avis de Centrex que cet article fait déjà l'objet d'une disposition modificative prévue par un arrêté royal sur lequel un avis positif a déjà été rendu par les trois Régions et qui est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État. Dès lors que cette modification devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet ou le 1^{er} août, l'article 2 de la proposition à l'examen est superflu (cf. la justification de l'amendement n° 1, DOC 55 2560/002, p. 2).

L'amendement n° 2 vise à remplacer le 13° de l'article 3 par un nouveau texte légèrement modifié relativement au contrôle automatisé des infractions et répond à une suggestion du ministre.

La formulation de l'article 3 est adaptée à la nouvelle définition du signal C23 prévue par l'arrêté royal approuvé par les régions et soumis au Conseil d'État. La VVSG, le ministre de la Mobilité, VIAS, Centrex, le Collège des procureurs généraux et l'Union des Villes et Communes de Wallonie ont rendu un avis positif sur le contrôle automatisé de l'interdiction d'accès.

En outre, le Service public de Wallonie a déjà installé des dispositifs de contrôle automatisé dans la région de Theux-Pepinster et attend la modification de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 pour pouvoir les mettre en service (cf. la justification de l'amendement n° 2, DOC 55 2560/002, p. 3).

de heer Vandenbroucke c.s. er bovendien toe aangezet de amendementen nrs. 1 tot 3 (DOC 55 2560/002 en 003) in te dienen.

Amendement nr. 1 strekt ertoe artikel 2 van het wetsvoorstel weg te laten. Dat artikel luidde immers als volgt:

“In artikel 68 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2016, wordt de legende van het verkeersbord C23 vervangen als volgt:

“Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen. Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.”.

Uit de adviezen van de minister van Mobiliteit, de VVSG en van het kenniscentrum Centrex blijkt echter dat de via dit artikel beoogde wijzigingsbepaling al werd opgenomen in een ontwerp van koninklijk besluit waarover de drie gewesten al een positief advies hebben bezorgd en dat zich momenteel voor advies bij de Raad van State bevindt. Aangezien die wijziging op 1 juli of 1 augustus in werking zou treden, is artikel 2 van het voorliggende wetsvoorstel overbodig (zie de verantwoording van amendement nr. 1, DOC 55 2560/002, blz. 2).

Amendement nr. 2 strekt ertoe het bepaalde onder 13° van artikel 3 te vervangen door nieuwe, licht gewijzigde bewoordingen in verband met de geautomatiseerde beteugeling van de overtredingen; het komt tegemoet aan een suggestie van de minister.

Het is de bedoeling de bewoordingen van artikel 3 aan te passen aan de nieuwe betekenisomschrijving van verbodsbord C23, zoals opgenomen in het ontwerp van koninklijk besluit dat werd goedgekeurd door de gewesten en werd voorgelegd aan de Raad van State. De VVSG, de minister van Mobiliteit, VIAS, Centrex, het College van procureurs-generaal, alsook de *Union des Villes et Communes de Wallonie* hebben een positief advies uitgebracht over het geautomatiseerde toezicht op het toegangsverbod.

Bovendien heeft de *Service public de Wallonie* in de regio Theux-Pepinster al automatische-controleapparatuur geïnstalleerd en wacht die op de wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 om die in gebruik te nemen (zie de verantwoording van amendement nr. 2, DOC 55 2560/002, blz. 3).

Enfin, l'amendement n° 3 vise à insérer un article 5 prévoyant l'entrée en vigueur de la loi. Il ressort des avis du ministre de la Mobilité et de la VVSG ainsi que de l'avis de Centrex qu'un arrêté royal est en cours d'élaboration pour modifier la légende du signal C23. Un avis positif a déjà été rendu par les trois régions sur cet arrêté royal et il est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État.

Cette modification devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet ou le 1^{er} août. L'amendement n° 3 permettra d'instaurer simultanément la possibilité d'utiliser des dispositifs automatisés pour contrôler les infractions à cette interdiction d'accès (cf. la justification de l'amendement n° 3, DOC 55 2560/003, p. 2).

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) partage la préoccupation de l'auteur de la proposition de loi. Si le groupe de l'intervenant n'a pas été jusqu'à déposer de proposition de loi, c'est parce qu'il considère qu'il pourrait y avoir un problème de compétence.

L'avis du Collège des procureurs généraux permet de se poser des questions, non seulement par rapport à l'article 2 que l'auteur veut supprimer par un amendement, mais également en ce qui concerne l'article 3 sur le contrôle automatisé des infractions.

Il serait d'ailleurs intéressant d'attendre l'avis du Conseil d'État quant au projet d'arrêté royal évoqué par M. Vandenbroucke, tout comme les commentaires des gouvernements de région sur la proposition de loi.

Il faudrait tout de même éviter qu'un arrêt de la Cour constitutionnelle vienne annuler l'œuvre du législateur en la matière.

Si les instances n'ont pas d'objections, le groupe de l'intervenant soutiendra la proposition de loi.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) émet des réserves: les caméras automatisées ne sont pas une solution miracle. La Région flamande en est pleine, et pourtant, le problème de l'insécurité routière n'est pas résolu. Au départ, d'ailleurs, les caméras ANPR étaient destinées à contribuer dans la lutte contre la criminalité grave, or dans l'intervalle, l'usage tend à se banaliser et

Amendement nr. 3 tot slot beoogt een artikel 5 in te voegen, tot regeling van de inwerkingtreding van de wet. Uit de adviezen van de minister van Mobiliteit, de VVSG en Centrex blijkt dat een koninklijk besluit wordt voorbereid, met het oog op een wijziging van de betekenisomschrijving van verkeersbord C23. De drie gewesten hebben daarover al een positief advies uitgebracht en het ontwerp van koninklijk besluit ligt momenteel ter advies voor bij de Raad van State.

Die wijziging zou op 1 juli of op 1 augustus in werking moeten treden. Met amendement nr. 3 wordt beoogd om het vanaf diezelfde datum mogelijk te maken automatische controlesystemen in te zetten om toe te zien op dat toegangsverbod (zie de verantwoording van amendement nr. 3, DOC 55 2560/003, blz. 2).

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) deelt de bezorgdheid van de indiener van het wetsvoorstel. Zijn fractie is niet overgegaan tot de indiening van een wetsvoorstel ze van mening is dat er een bevoegdheidsconflict zou kunnen zijn.

Het advies van het College van procureurs-generaal doet vragen rijzen, niet alleen met betrekking tot artikel 2, dat de indiener bij amendement wil weglaten, maar ook inzake artikel 3 betreffende de geautomatiseerde controle van de overtredingen.

Het zou trouwens interessant zijn te wachten op het advies van de Raad van State over het door de heer Vandenbroucke aangehaalde ontwerp van koninklijk besluit, alsook op de opmerkingen van de gewestregeringen aangaande het wetsvoorstel.

Dat de werkzaamheden van de wetgever teniet worden gedaan als gevolg van een arrest van het Grondwettelijk Hof zou toch moeten worden voorkomen.

Indien de instanties geen bezwaar uiten, zal de fractie van de spreker het wetsvoorstel steunen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) uit voorbehoud, omdat zij vindt dat automatische camera's geen wonderoplossing zijn. Het Vlaamse Gewest staat vol camera's, maar de verkeersonveiligheid is daarmee niet weggewerkt. Aanvankelijk waren de ANPR-camera's trouwens bestemd om een bijdrage te leveren in de strijd tegen de zware misdaad, maar intussen wordt het

même des autorités à peine compétentes (par exemple, les conseils de district) veulent y recourir.

Les amendes perçues à l'aide des caméras ANPR pour le non-respect des zones de basses émissions représentent des montants considérables. Cela suggère qu'il s'agirait plutôt d'un problème de signalisation.

Le membre souligne enfin l'importance de la prévention, car ce n'est pas le panneau en soi qui empêche le conducteur d'un camion de le négliger ou d'écraser un enfant près de son école.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) se dit plutôt favorable à la proposition de loi (et aux amendements) qui pourrait favoriser le *modal shift* en sécurisant la circulation des usagers de la route plus faibles. Il constate que les avis sont d'ailleurs positifs, aussi.

Quant à l'utilisation dénoncée des caméras ANPR par la préopinante, la prévention est un outil intéressant, mais il n'est pas possible de concevoir une présence policière partout.

Par contre, il est fondamental de séparer les poids lourds des autres usagers de la route. Il faudra d'ailleurs simplement s'interroger plus globalement sur le poids des véhicules tout court et pas seulement des camions, vu qu'un véhicule plus lourd augmente le risque de décès d'un piéton heurté.

M. Frank Troosters (VB) soutient la demande visant à obtenir un avis du Conseil d'Etat.

M. Emmanuel Burton (MR) rejoint à son tour la position de l'auteur et précise qu'il est important de recourir à une terminologie européenne dans le cadre interne du droit belge.

Mme Laurence Zanchetta (PS) soutient la proposition de loi.

M. Malik Ben Achour (PS) ajoute que son groupe est familier avec ce panneau C23. Il y a peu, la Chambre a voté une de ses propositions pour aggraver la sévérité des amendes en cas d'infraction à ce panneau. Trop nombreux étaient ceux qui préfèrent commettre l'infraction et causer des risques insensés pour les autres usagers de la route que de réaliser un détour, aussi sûr soit-il.

gebruik ervan almaar gewoner en willen zelfs nauwelijks bevoegde overheden (bijvoorbeeld de districtsraden) dergelijke camera's inzetten.

De boetes die via de ANPR-camera's worden geïnd wegens niet-inachtneming van de lage-emissiezones leveren aanzienlijke bedragen op; dat wijst erop dat veeleer sprake is van een signalisatieprobleem.

Het lid beklemtoont tot slot het belang van preventie, want het verkeersbord op zich verhindert de vrachtwagenbestuurder niet om het bord te negeren of een kind vlakbij zijn school te overrijden.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) staat vrij positief ten aanzien van het wetsvoorstel en van de amendementen erop, want een en ander zou kunnen bijdragen tot de *modal shift*, omdat het verkeer er voor de zwakste weggebruikers veiliger door zou kunnen worden. Het lid stelt eveneens vast dat de adviezen positief luiden.

Wat het door de vorige spreekster aan de kaak gestelde gebruik van de ANPR-camera's betreft, stelt de spreker dat preventie een interessant instrument is, maar dat de politie niet overal kan zijn.

Het is daarentegen van fundamenteel belang om de vrachtwagens te scheiden van de andere weggebruikers. Meer algemeen zouden trouwens meer vraagtekens moeten worden geplaatst bij de massa van de voertuigen *an sich*, dus niet alleen die van de vrachtwagens, want een zwaarder voertuig verhoogt de kans dat een voetganger ten gevolge van een aanrijding sterft.

De heer Frank Troosters (VB) steunt de vraag voor advies van de Raad van State.

De heer Emmanuel Burton (MR) deelt eveneens het standpunt van de indiener en stipt aan dat het van belang is om in het Belgisch intern recht Europese terminologie te bezigen.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) steunt het wetsvoorstel.

De heer Malik Ben Achour (PS) voegt daaraan toe dat zijn fractie het vraagstuk betreffende verbodsbord C23 goed kent. Onlangs heeft de Kamer één van zijn wetsvoorstellen aangenomen om de geldboeten voor de niet-inachtneming van dat verkeersbord te verhogen. Al te veel bestuurders gaven er de voorkeur aan die overtreding te begaan en aldus onverantwoorde risico's voor de andere weggebruikers teweeg te brengen, in plaats van een veiligere omweg te nemen.

Or, toutes les études le montrent et l'auteur de la proposition l'a parfaitement rappelé: la part des camions dans les accidents les plus graves est trop importante. La sécurité routière tient souvent à peu de choses et les petites erreurs peuvent avoir de terribles conséquences. Surtout quand il s'agit d'engins motorisés de plusieurs tonnes.

Si la loi doit être stricte, elle doit surtout être respectée. Et les technologies peuvent apporter des solutions aux limites humaines. Ajouter le franchissement du panneau C23 à la liste des infractions qui peuvent être constatées automatiquement a du sens. Car cette liste contient une série d'infractions qui sont assez simples à constater, comme l'excès de vitesse ou le franchissement de ligne. Toute la question est donc de savoir si les caméras ANPR parviendront à bien distinguer les camions des autres véhicules. On peut présumer que oui et que les "faux positif" (le système considère qu'il y a infraction alors qu'il n'y en a pas), seront facilement écartés et ne feront pas l'objet de procédures inutiles. Le groupe PS soutiendra donc cette proposition.

L'intervenant attire l'attention de la commission sur la remarque générale et répétée du COC, l'organe en charge de contrôle de l'information policière: alors que les caméras utilisées à des fins de sécurité routière génèrent de plus en plus de données à caractères personnelles, le cadre légal actuel reste insuffisant et non conforme au droit européen. Il manque encore et toujours une loi qui détermine clairement comment, par qui, pourquoi, où et quand précisément ces données créées par les caméras peuvent être traitées. Cette absence va à l'encontre des principes de transparence et de prévisibilité auxquels ont droit les citoyens. Des principes qui participent à obtenir la confiance des citoyens dans leurs autorités. Car avoir un cadre légal est aussi une garantie contre les éventuels abus.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) exprime son soutien pour la proposition de loi. Le membre rappelle qu'il est favorable à la constatation d'infractions par le biais de caméras, dans le respect de la vie privée, et reconnaît l'utilité de réfléchir aux questions terminologiques.

La crainte exprimée quant à une éventuelle violation des compétences régionales par l'autorité fédérale ne semble pas justifiée. Certes, la masse des véhicules est un aspect qui relève des compétences régionales, or, en l'espèce, il s'agit de la définition du véhicule. Il est quasi certain que le niveau fédéral peut légiférer.

Alle studies tonen echter aan wat de indiener van het wetsvoorstel heel terecht in herinnering heeft gebracht, namelijk dat het aandeel van de vrachtwagens bij de ernstigste ongevallen te groot is. Verkeersveiligheid is vaak afhankelijk van kleine dingen; kleine fouten kunnen dramatische gevolgen hebben, vooral wanneer motorvoertuigen van duizenden kilo's in het spel zijn.

De wet moet strikt zijn, maar moet bovenal worden nageleefd. Technologie kan oplossingen bieden voor de menselijke beperkingen. Het is zinvol de niet-achtneming van verbodsbord C23 toe te voegen aan de lijst met overtredingen die automatisch mogen worden vastgesteld. Die lijst behelst immers een aantal overtredingen die vrij eenvoudig vast te stellen zijn, bijvoorbeeld snelheidsovertredingen of het overschrijden van volle markeringslijnen. De vraag is dus of de ANPR-camera's erin zullen slagen de vrachtwagens te onderscheiden van de andere voertuigen. Men mag aannemen dat zulks het geval zal zijn en dat de gevallen waarin het systeem ten onrechte een overtreding vaststelt, gemakkelijk zullen worden weggefilterd, zodat er geen nutteloze procedures over worden gevoerd. De PS-fractie zal dit wetsvoorstel dan ook steunen.

De spreker vestigt de aandacht van de commissie op de algemene en herhaaldelijk geuite opmerking van het COC, het Controleorgaan op de politionele informatie: de camera's die worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren leveren steeds meer persoonsgegevens op, maar het huidige wettelijke kader blijft ontoereikend en strookt niet met de Europese wetgeving. Het is nog steeds wachten op een wet die duidelijk bepaalt hoe, door wie, waarom, waar en wanneer de gegevens van die camera's precies mogen worden verwerkt. Dat nog steeds niet in een dergelijke wet werd voorzien, druist in tegen de beginselen inzake transparantie en voorspelbaarheid waar de burgers recht op hebben. Dat zijn beginselen die ertoe bijdragen dat de burgers hun vertrouwen stellen in de overheid. Een wettelijk kader biedt immers ook bescherming tegen mogelijk misbruik.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) steunt het wetsvoorstel. De spreker wijst erop dat hij voorstander is van het vaststellen van inbreuken aan de hand van camera's, met inachtneming van de persoonlijke levenssfeer, en hij erkent dat goed moet worden nagedacht over de gehanteerde terminologie.

De zorgen die men zich maakt over een mogelijke inbreuk op de gewestbevoegdheden door de federale overheid lijken onterecht. Het klopt dat de gewesten bevoegd zijn voor de voertuigmassa, maar *in casu* betreft het de definitie van het voertuig. Het is vrijwel zeker dat het federale niveau dienaangaande wetgevend mag optreden.

De plus, la définition du panneau C23 disparaît de la proposition de loi et le projet d'arrêté royal, qui en propose une, a bénéficié d'un avis positif du gouvernement flamand. Il ne semble donc pas y avoir de contestation quant à la compétence de l'autorité fédérale.

L'utilisation d'appareils automatisés, enfin, est également du ressort fédéral et les caméras ANPR ont leur utilité. La route tue plus de 600 personnes par an, la criminalité lourde ne fait pas autant de victimes.

Madame Goedeke Liekens (Open Vld) soutient pleinement la proposition de loi. L'idée qu'un camion puisse ne pas respecter un panneau et faire des victimes est horrible. Or, la question est d'imposer le respect des règles (vertalers: zorgen voor handhaving) et tel est bien l'objectif de la proposition de loi.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) renvoie au point de vue exprimé par M. Parent qu'elle partage. Elle précise encore qu'elle accepte le recours aux caméras ANPR, à condition que le cadre légal soit adapté de manière adéquate.

B. Réponses de l'auteur

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) souligne que les régions n'ont pas formulé d'objections au projet d'arrêté royal du ministre (*supra*). Or, il s'agit d'une prise de position exprimée par les régions sur un point qui ne devrait plus figurer dans la proposition de loi après amendement. Le ministre lui-même invite d'ailleurs la commission à voter en faveur de la proposition de loi sans délai. Plusieurs organismes consultés insistent également en ce sens [vertalers: zijn vragende partij]. Enfin, les autorités wallonnes attendent de pouvoir utiliser des appareils de contrôle déjà installés.

C. Répliques des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que l'encouragement du ministre afin de poursuivre les travaux ne résout pas la question de la compétence.

D. Réponses complémentaires de l'auteur

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) considère que l'établissement d'une liste des infractions au Code de la route pouvant être constatées par des caméras automatisées (vertalers: onbemande camera's) est sans le moindre doute une compétence fédérale du domaine de l'exécutif. La proposition de loi vise précisément à modifier un arrêté royal à ce sujet.

Voorts verdwijnt de definitie van het verkeersbord C23 uit het wetsvoorstel en heeft de Vlaamse regering een positief advies uitgebracht over het ontwerp van koninklijk besluit, waarin een definitie wordt voorgesteld. De bevoegdheid van de federale overheid lijkt dus niet te worden betwist.

Tot slot is het gebruik van onbemande toestellen ook een federale bevoegdheid en de ANPR-camera's hebben hun nut bewezen. Het verkeer eist jaarlijks meer dan 600 levens; de zware misdaad maakt niet zoveel slachtoffers.

Mevrouw Goedeke Liekens (Open Vld) steunt het wetsvoorstel ten volle. De gedachte dat een vrachtwagen een verkeersbord zou negeren en dan slachtoffers zou maken, is verschrikkelijk. Er moet echter ook worden gezorgd voor de handhaving van de regels en dat is wat dit wetsvoorstel beoogt.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verwijst naar het standpunt van de heer Parent, dat zij deelt. Ze verduidelijkt dat zij het gebruik van ANPR-camera's aanvaardt, op voorwaarde dat in een gepaste aanpassing van het wettelijk kader wordt voorzien.

B. Antwoorden van de indiener

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) wijst erop dat de gewesten geen bezwaar hebben gemaakt tegen het ontwerp van koninklijk besluit van de minister (*supra*). Welnu, het gaat om een standpunt van de gewesten inzake een punt dat na amendement niet meer in het wetsvoorstel zou staan. De minister verzoekt de commissie overigens zelf om onverwijld voor het wetsvoorstel te stemmen. Meerdere geraadpleegde instanties zijn ook vragende partij. Tot slot wacht de Waalse overheid op groen licht om reeds geïnstalleerde controletoeestellen te kunnen gebruiken.

C. Replieken van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) is van oordeel dat de aansporing van de minister om de werkzaamheden voort te zetten het bevoegdheidsvraagstuk niet oplost.

D. Bijkomende antwoorden van de indiener

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) is van oordeel dat het opstellen van een lijst met inbreuken op het verkeersreglement die door onbemande camera's mogen worden vastgesteld zonder enige twijfel een federale bevoegdheid is die de uitvoerende macht toekomt. Het wetsvoorstel beoogt juist de wijziging van een koninklijk besluit dienaangaande.

Quant aux autres critiques, l'orateur n'a jamais considéré que les caméras ANPR constituent une solution miracle. Par contre, elles sont utiles pour augmenter la sécurité. Les chiffres prouvent qu'elles réduisent le nombre d'accidents et de blessés sur les routes de manière spectaculaire.

Pour conclure, le membre rappelle l'utilité de gérer le trafic des camions tel que sa proposition l'envisage et invite l'unique opposante au texte à changer d'avis.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

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

Article 2

L'article 2 a trait à la légende du signal C23.

L'amendement n° 1 vise à supprimer cet article. Il est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article 2 est dès lors supprimé.

Article 3

L'article 3 vise à compléter par un 13° l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, modifié par l'arrêté royal du 26 avril 2019.

L'amendement n° 2 vise à modifier le 13°. Il est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Wat de andere punten van kritiek betreft, heeft de spreker de ANPR-camera's nooit als een wondermiddel beschouwd. Ze zijn echter wel nuttig om voor meer veiligheid te zorgen. De cijfers bewijzen dat ze het aantal ongevallen en gewonden op de weg aanzienlijk doen dalen.

Tot slot wijst het lid erop dat het vrachtverkeer beheren, zoals zijn wetsvoorstel beoogt, nuttig is en hij roept de enige tegenstandster van de tekst op van gedachten te veranderen.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 2

Artikel 2 betreft de legende van het verkeersbord C23.

Amendement nr. 1 strekt ertoe dit artikel weg te laten. Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Artikel 2 wordt derhalve geschrapt.

Artikel 3

Artikel 3 beoogt artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 april 2019, aan te vullen met een bepaling onder 13°.

Amendement nr. 2 strekt ertoe die bepaling onder 13° te wijzigen. Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Article 4

L'article 4 porte sur les pouvoirs du Roi: Il peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 et 3.

L'article 4 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Article 5 (*nouveau*)

L'amendement n° 3 vise à insérer une nouvelle disposition consacrant la date de l'entrée en vigueur de la loi.

L'amendement n° 3 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*
* *

À la demande de M. Wouter Raskin (N-VA), la commission, en application de l'article 83.1 du Règlement, procédera à une deuxième lecture. La commission souhaite disposer à cet effet d'une note du Service Affaire juridiques et Documentation parlementaire.

Le rapporteur,

Nicolas PARENT

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Artikel 4

Artikel 4 betreft de bevoegdheden van de Koning: Hij kan de bij de artikelen 2 en 3 gewijzigde bepalingen opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Artikel 5 (*nieuw*)

Amendement nr. 3 strekt ertoe een nieuwe bepaling in te voegen, teneinde de datum van inwerkingtreding van de wet te bepalen.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van de heer Wouter Raskin (N-VA) zal de commissie in overeenstemming met artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer overgaan tot een tweede lezing van het wetsvoorstel. De commissie wenst daartoe te beschikken over een nota van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie.

De rapporteur,

Nicolas PARENT

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXESBIJLAGEN

Chambre des Représentants
Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques
et des Institutions fédérales
Monsieur Jean-Marc DELIZEE
Président
Palais de la Nation, 2
1008 BRUXELLES

Nos réf. : GG/TAB/DeH/FIL/MeG/11631-2022

Vos réf. : DOC 55 2560/001

Annexe : /

Bruxelles, le 24 mai 2022

Concerne : Demande d'avis écrit relatif à la proposition de loi (2560) visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23

Monsieur le Président,

Faisant suite à la demande de la Commission du 24 avril dernier, je vous transmets, par la présente, mon avis relatif à la proposition de loi dont objet.

Tout d'abord, en ce qui concerne l'article 2, aussi bien la définition des véhicules concernés (transport de marchandises *versus* transport de choses) que la modification de la masse à prendre en considération (masse maximale autorisée) font déjà l'objet d'une disposition modificative qui est actuellement soumise à l'avis du Conseil d'Etat après avoir obtenu l'avis positif des trois Régions. Cette modification devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet ou le 1^{er} août prochain, rendant l'article 2 de la présente proposition de loi superflu.

Je précise, par ailleurs, que la modification apportée par arrêté royal a également comme avantage qu'elle vise aussi bien les véhicules que les trains de véhicules. Ceci a pour but de lever tout doute sur l'interprétation de cette disposition lorsque l'ensemble dépasse la masse maximale autorisée (MMA) sans que ce ne soit le cas de chacun des éléments pris isolément (véhicule tracteur et remorque).

Ensuite, concernant l'article 3, une disposition identique figure également dans un autre projet d'arrêté royal qui est actuellement soumis à l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget. Cependant, ce projet d'arrêté royal doit encore suivre plusieurs étapes avant de pouvoir être adopté (avis des Régions, avis du Conseil d'Etat et approbation en Conseil des Ministres). L'adoption de cette mesure par le Parlement pourrait présenter un intérêt si elle est plus rapide. En effet, le Service Public de Wallonie (SPW) a déjà installé un équipement de contrôle automatisé dans la région de Theux-Pepinster et attend la modification de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 pour pouvoir le mettre en service.

.../...

Cabinet de Georges Gilkinet



.../...

Je vous invite, cependant, à considérer l'adaptation de la formulation de cette disposition afin qu'elle coïncide avec la modification de la légende du signal C23 telle que décrite plus haut :

13° Ne pas avoir respecté l'accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises.	5 et 68.3 (signal C23) 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.	13° Het toegangsverbod voor bestuurders van motorvoertuigen en slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen niet in acht hebben genomen.	5 en 68.3 (verkeersbord C23) van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
---	--	---	--

Enfin, l'exposé des motifs contient une erreur matérielle en page 4, en ce que l'explication relative au signal C23 et à son panneau additionnel indique qu'ils désignent aujourd'hui la masse maximale autorisée (MMA) au lieu de la masse en charge.

En vous remerciant de transmettre copie de la présente aux membres de votre Commission, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.



Georges GILKINET,
Vice-Premier Ministre
Ministre de la Mobilité

Cabinet de Georges Gilkinet





Kamer van volksvertegenwoordigers
Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen
De heer Jean-Marc DELIZEE
Voorzitter
Natieplein, 2
1008 BRUSSEL

Onze ref.: GG/TAB/DeH/FIL/MeG/11631-2022

Uw ref.: DOC 55 2560/001

Bijlage: /

Brussel, 24 mei 2022

Betreft: Verzoek om schriftelijk advies over wetsvoorstel (2560) tot actualisering van het verbodsbord C23 en betreffende het gebruik van automatisch werkende toestellen bij afwezigheid van een bevoegde ambtenaar om overtredingen van het verbodsbord C23 te controleren

Mijnheer de voorzitter,

Naar aanleiding van het verzoek van de Commissie van 24 april jl. breng ik hierbij mijn advies uit over het bovenvermeld wetsvoorstel.

Ten eerste, wat artikel 2 betreft, zowel de definitie van de betrokken voertuigen (vervoer van goederen *versus* vervoer van zaken) als de wijziging van de in aanmerking te nemen massa (maximale toegelaten massa) maken reeds het voorwerp uit van een wijzigingsbepaling die momenteel voor advies bij de Raad van State voorligt, na het positieve advies van de drie gewesten te hebben gekregen. Deze wijziging zou op 1 juli of 1 augustus in werking moeten treden, waardoor artikel 2 van dit voorstel overbodig wordt.

Voorts heeft de bij koninklijk besluit aangebrachte wijziging ook het voordeel dat zij zowel betrekking heeft op de voertuigen als op de slepen, hetgeen elke twijfel over de interpretatie van deze bepaling moet wegnemen wanneer de combinatie de maximale toegelaten massa (MTM) overschrijdt zonder dat dit het geval is voor elk van de elementen afzonderlijk (trekker en aanhangwagen).

Ten tweede, wat artikel 3 betreft, een identieke bepaling is ook opgenomen in een ander ontwerp van koninklijk besluit dat momenteel voor goedkeuring bij de staatssecretaris voor Begroting voorligt. Dit ontwerp van besluit moet echter nog verschillende fases doorlopen voordat het kan worden goedgekeurd (advies van de gewesten, van de Raad van State en goedkeuring van de ministerraad). De goedkeuring van deze maatregel door het Parlement zou van belang kunnen zijn als die sneller zou verlopen. De Waalse Overheidsdienst heeft reeds geautomatiseerde controleapparatuur geïnstalleerd in de regio Theux-Pepinster en wacht op de wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 alvorens die in gebruik kan worden genomen.

Kabinet van Georges Gilkinet



.../...

Ik zou u echter willen verzoeken de volgende aanpassing aan de formulering van deze bepaling te overwegen zodat die overeenkomt met de hierboven beschreven wijziging van de legende van het verkeersbord C23:

13° Ne pas avoir respecté l'accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises.	5 et 68.3 (signal C23) 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.	13° Het toegangsverbod voor bestuurders van motorvoertuigen en slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen niet in acht hebben genomen.	5 en 68.3 (verkeersbord C23) van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
---	--	---	--

Ten slotte bevat de memorie van toelichting op bladzijde 4 een materiële fout, in die zin dat de toelichting bij verkeersbord C23 en zijn extra bord aangeeft dat zij nu verwijzen naar de maximale toegelaten massa (MTM) in plaats van naar de massa in beladen toestand.

Alvast bedankt om hiervan een afschrift aan de leden van uw Commissie te willen bezorgen.

Met de meeste hoogachting,



Georges GILKINET,
Vice-eersteminister
Minister van Mobiliteit

Kabinet van Georges Gilkinet





Collège des procureurs généraux
BRUXELLES
LE PRÉSIDENT

DOSSIER TRAITÉ PAR

Service d'appui commun du ministère public
T 02 557 42 00
Avenue de la Toison d'Or 87 boîte 4
1060 Bruxelles

DATE

25/05/2022

Monsieur Jean-Marc DELIZEE
Président de la Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des Institutions
fédérales
Chambre des Représentants

NOS RÉFÉRENCES

M.II.5.1.1 – M.II.2.3.A/168/2022/DP

VOS RÉFÉRENCES

ANNEXE

COPIE À

COMPG

OBJET : Demande d'avis écrit concernant la proposition de loi 2560 (Joris Vandenbroucke) visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23.

Monsieur le Président,

Je fais suite à la demande d'avis écrit dont objet adressée le 24 avril 2022 par courrier électronique au Collège des procureurs généraux.

Cette proposition de loi a pour objectif d'actualiser la définition du panneau additionnel ajouté au signal C23 en s'appuyant sur la terminologie employée à l'échelle internationale. Elle a également pour objectif d'instaurer la possibilité de procéder à un contrôle automatisé du respect de l'interdiction d'accès imposée aux camions.

Pour ce faire, la proposition de loi entend modifier l'article 68 de l'arrêté royal du premier décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière ainsi que l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.

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

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

¹ Voir les avis écrits du 15 mars 2021 sur la proposition de loi 1722/1 et du 17 juin 2021 sur la proposition de loi relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant, n° 1776/1

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

Collège des procureurs généraux – Avenue de la Toison d'Or 87 boîte 4– 1060 Bruxelles
www.ministerepublic.be



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

A propos de l'article 2 de la proposition, le Collège s'interroge sur l'entité compétente pour adopter l'amendement envisagé au Code de la route.

En effet, depuis la dernière réforme de l'Etat, selon l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions sont compétentes pour : « *XII. En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière : (...) 3° la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions et la signalisation du chargement* »;

Le Collège ne peut dès lors que suggérer de demander l'avis de la section législation du Conseil d'Etat à ce propos.

Sur le fond, la modification apportée au Code de la route apporte une clarification qui ne suscite pas de difficulté.

Enfin, concernant l'article 3 de la proposition, l'ajout d'un 13° à l'article 1 de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 précité est effectivement nécessaire afin de faire en sorte que les constatations effectuées à partir de preuves matérielles obtenues au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fassent foi jusqu'à preuve du contraire et donc de permettre un contrôle automatisé de l'infraction.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Procureur général,

Ignacio de la Serna
Président du Collège



College van procureurs-generaal
BRUSSEL
DE VOORZITTER

DOSSIER BEHANDELD DOOR
Steundienst van het openbaar ministerie
T 02/557 42 00
Gulden-Vlieslaan 87 bus 4
1060 Brussel

De heer Jean-Marc DELIZEE
Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen
Kamer van Volksvertegenwoordigers

DATUM
25/05/2022

MIJN REFERTE
M.II.5.1.1 – M.II.2.3.A/168/2022/DP

UW REFERTE

BIJLAGE

KOPIE AAN
COMPG

BETREFT: Verzoek om schriftelijk advies betreffende het wetsvoorstel nr. 2560 (Joris Vandenbroucke) betreffende een actualisatie van het verbodsbord C23 en het gebruik van onbemande automatisch werkende toestellen ter controle op de inbreuken tegen het verbodsbord C23.

Mijnheer de Voorzitter,

Deze brief ligt in het verlengde van de e-mail van 24 april 2022 aan het College van procureurs-generaal waarin er om schriftelijk advies werd verzocht.

Het is de bedoeling van dit wetsvoorstel om de definitie van het onderbord bij het verkeersbord C23 op grond van de internationale terminologie te actualiseren, enerzijds, en om de mogelijkheid te creëren om de handhaving op het toegangsverbod voor vrachtwagens te automatiseren, anderzijds.

Daartoe wordt er beoogd om via dit wetsvoorstel artikel 68 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, te wijzigen.

Zoals er reeds in verscheidene vorige adviezen van het College¹ is aangehaald, is de gekozen wetgevingstechniek om deze bepaling in te voegen, ongebruikelijk.

De Raad van State geeft immers in de *Beginnelsen van de wetgevingstechniek* het volgende te kennen: “(...) *Het is echter niet wenselijk dat de wetgever zelf de door de uitvoerende macht vastgestelde regeling rechtstreeks wijzigt. Dit leidt tot een vermenging van rechtsregels van wettelijk en reglementair niveau in één tekst. Bovendien kan de uitvoerende macht de*

¹ Cf. de schriftelijke adviezen van 15 maart 2021 betreffende het wetsvoorstel nr. 1722/1 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, wat betreft het gebruik van een draagbare telefoon achter het stuur, en van 17 juni 2021 betreffende het wetsvoorstel nr. 1776/1 wat het actualiseren van de regelgeving inzake het verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer betreft.



wijzigingen die door de wetgevende macht werden aangebracht, later niet meer wijzigen, aangezien die kracht van wet hebben. Wel kan de wetgevende macht (onderdelen van) besluiten van de uitvoerende macht opheffen (...)”².

Hoewel de opstellers van het wetsvoorstel in artikel 4 hebben vastgelegd dat “*de Koning de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 en 3 kan opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen*”, is het aangewezen dat de koninklijke besluiten, omwille van de samenhang en de duidelijkheid, aan de hand van koninklijke besluiten overeenkomstig artikel 1 van de wegverkeerswet worden aangepast.

Wat betreft artikel 2 van het wetsvoorstel, vraagt het College zich af welke instantie bevoegd is om de beoogde wijziging van de Wegcode te bekrachtigen.

Sinds de laatste staatshervorming zijn de gewesten namelijk overeenkomstig artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevoegd voor: “XII. *Wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft: (...) 3° de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading.*”

Het College kan bijgevolg enkel voorstellen om het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State ter zake in te winnen.

De wijziging van de Wegcode biedt inhoudelijk verduidelijking die geen moeilijkheden teweegbrengt.

Wat betreft artikel 3 van het wetsvoorstel, is het tot slot effectief nodig om een 13° toe te voegen aan artikel 1 van het voornoemde koninklijk besluit van 18 december 2022 zodanig dat de gedane vaststellingen aan de hand van materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet bewezen is, en dat de controle van de inbreuk dan ook kan worden geautomatiseerd.

Met de meeste hoogachting,

De procureur-generaal,

Ignacio de la Serna
Voorzitter van het College

² Raad van State, Beginselen van de wetgevingstechniek, Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, 2008, www.raadvst-consetat.be.



ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE

Votre référence

Notre référence

Annexe(s)

Date

DA220014

19/05/2022

Objet : Avis relatif à la proposition de loi visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23 (DOC 55, n° 2560/001)

L'Organe de contrôle de l'information policière (ci-après le 'COC' ou 'l'Organe de contrôle').

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel (M.B. du 5 septembre 2018, ci-après 'la LPD'), en particulier l'article 59 §1^{er}, 2° al., l'article 71 et le Titre VII, en particulier l'article 236.

Vu la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données (ci-après la 'LAPD').

Vu la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (ci-après la 'LFP').

Vu la *Law Enforcement Directive* 2016/680 du 27 avril 2016 (ci-après la *LED*).

Vu la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

Vu la demande adressée par le Président de la Commission Mobilité de la Chambre, Monsieur Jean-Marc Delizée, en date du 24/04/2022 à l'Organe de contrôle en vue d'émettre un avis concernant la proposition de loi visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23 (ci-après dénommée 'la proposition de loi').

Vu le rapport de Monsieur Koen Gorissen, membre-conseiller de l'Organe de contrôle.

Émet, le 19 mai 2022, l'avis suivant.

I. Remarque préalable concernant la compétence de l'Organe de contrôle

1. À la lumière respectivement de l'application et de la transposition du Règlement 2016/679¹ et de la Directive 2016/680², le législateur a remanié en profondeur les tâches et missions de l'Organe de contrôle. L'article 4 §2, quatrième alinéa de la LAPD dispose qu'à l'égard des services de police au sens de l'article 2, 2°, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, les compétences, missions et pouvoirs d'autorité de contrôle tels que prévus par le Règlement 2016/679 sont exercés par l'Organe de contrôle.

2. L'Organe de contrôle doit être consulté lors de la préparation de la législation ou d'une mesure réglementaire ayant trait au traitement de données à caractère personnel par les services de police de la police intégrée (voir les articles 59 §1^{er}, 2° alinéa et 236 §2 de la LPD, l'article 36.4 du RGPD et l'article 28.2 de la directive Police-Justice ou *LED*). L'Organe de contrôle a dans ce contexte pour mission d'examiner si l'activité de traitement projetée par les services de police est conforme aux dispositions du Titre 1^{er} (pour les traitements non opérationnels)³ et du Titre 2 (pour les traitements opérationnels) de la LPD⁴. En ce qui concerne en particulier les activités de traitement dans le cadre des missions de police administrative et/ou judiciaire, l'Organe de contrôle émet dès lors des avis soit d'initiative, soit à la demande du Gouvernement ou de la Chambre des Représentants, d'une autorité administrative ou judiciaire ou d'un service de police, concernant toute matière ayant trait à la gestion de l'information policière telle que régie par la Section 12 du Chapitre 4 de la loi sur la fonction de police⁵.

3. Par ailleurs, l'Organe de contrôle est également chargé, à l'égard des services de police, de l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale (en abrégé 'AIG'), telle que visée dans la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale, et de l'Unité d'information des passagers (ci-après dénommée en abrégé 'BELPIU') visée au Chapitre 7 de la loi du 25 décembre 2016, de la surveillance de l'application du Titre 2 de la LPD et/ou du traitement de données à caractère personnel tel que visé aux articles 44/1 à 44/11/13 de la loi sur la fonction de police, et/ou de toute autre mission qui lui est confiée en vertu ou par d'autres lois⁶.

4. Enfin, l'Organe de contrôle est compétent à l'égard du Service Contentieux de l'Administration générale des Douanes et Accises en ce qui concerne les réquisitions adressées par ce service à la BELPIU dans des matières fiscales, et ce en vertu de l'article 281 §4 de la loi générale *sur les douanes et accises* du 18 juillet 1977, telle que modifiée par la loi du 2 mai 2019 *modifiant diverses dispositions relatives au traitement des données des passagers*.

¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données ou « RGPD »).

² Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (ci-après dénommée « directive Police-Justice » ou *Law Enforcement Directive (LED)*).

³ Article 4 §2, 4° alinéa de la LAPD.

⁴ Article 71 §1^{er}, 3° alinéa de la LPD.

⁵ Articles 59 §1^{er}, 2° alinéa et 236 §2 de la LPD.

⁶ Article 71 §1^{er}, troisième alinéa juncto article 236 §3 de la LPD.

II. Objet de la demande

5. La proposition de loi entend actualiser la définition du panneau additionnel ajouté au signal d'interdiction C23 en s'appuyant sur la terminologie employée à l'échelle internationale. Elle instaure par ailleurs la possibilité de procéder à un contrôle automatisé du respect de l'interdiction d'accès imposée aux camions.

III. Analyse de la demande

6. 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 (ci-après le Règlement sur la police de la circulation routière ou 'RCR') permet, au travers des panneaux de signalisation C21 et C23, d'interdire aux camions l'accès à certaines voies. Le signal C21 interdit l'accès à tous les véhicules dont la masse en charge est supérieure à la masse indiquée sur le panneau. Ce signal a une portée générale et est utilisé pour protéger certaines infrastructures vulnérables, en particulier les ponts.

Le signal C23 désigne la masse maximale autorisée des véhicules destinés au transport des choses ou utilisés à cette fin. Ce signal a une portée limitée et est utilisé pour assurer la sécurité routière et la qualité de l'environnement routier. Un panneau additionnel indique à quels véhicules le signal routier d'interdiction s'applique en mentionnant la masse maximale autorisée en charge.

Plusieurs villes et communes ont prévu des plages horaires ces dernières années, ou envisagent d'en prévoir. La mise en place de plages horaires a pour effet d'interdire aux camions d'accéder à certaines voies à certaines heures de la journée, par exemple aux rues situées aux abords des écoles ou dans les centres-villes. En pratique, elles associent à cette fin un signal C23 à un panneau additionnel indiquant à quel type de camions l'interdiction s'applique ainsi que les heures durant lesquelles l'interdiction est d'application.

7. L'auteur de la proposition de loi indique que selon les chiffres, les constatations d'infractions à cette interdiction sont très rares. Une infraction ne peut en effet être constatée que lorsqu'une unité de police se poste auprès du signal routier C23 et voit effectivement un camion ignorer la restriction d'accès. Il s'agit là d'une méthode à très fort coefficient de travail qui met la capacité sous pression, mais la législation ne permet actuellement pas de contrôler le respect d'une telle interdiction d'accès au moyen de caméras *ANPR*. Si l'on modifie le RCR de façon à renvoyer à la masse maximale autorisée (et non plus à la masse en charge), cette modification permettra de procéder à un contrôle automatisé du respect de l'interdiction d'accès imposée aux camions. Enfin, il convient de modifier aussi l'arrêté royal du 18 décembre 2002 (ci-après 'l'arrêté royal') déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire en ajoutant aux infractions qu'il énumère le non-respect de l'interdiction d'accès imposée aux conducteurs de véhicules destinés au transport de marchandises ou utilisés à cette fin (signal C23 et panneau additionnel). L'interdiction d'accès imposée aux camions pourra dès lors faire l'objet d'un contrôle automatisé.

8. La solution avancée par l'auteur de la proposition consiste à adapter l'arrêté royal, qui énumère les infractions pouvant être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié avec une force probante particulière. L'auteur de la proposition veut en effet

permettre le passage à un contrôle automatisé du respect de l'interdiction d'accès imposée aux camions. La proposition de loi entend donc recourir à des solutions technologiques afin d'augmenter sensiblement les probabilités de verbalisation de cette infraction et d'alléger dans le même temps le travail de la police.

IV. Base légale

9. L'A.R. prévoit 12 infractions pour lesquelles les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fournissent des preuves matérielles ayant force probante particulière. Cet A.R. exécute l'article 62, 3^e alinéa de la loi sur la circulation routière⁷ (LCR), qui prévoit que « ... *les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des **appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié** font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention.* ».

10. Dans la liste des infractions reprise dans l'A.R. figurent notamment le dépassement de la vitesse maximale autorisée, le non-respect du feu rouge et la circulation à contresens sur les autoroutes et routes pour automobiles. Le 26 avril 2019, d'autres infractions ont été encore ajoutées par arrêté royal⁸, comme le fait d'avoir pris une direction interdite ou de ne pas avoir suivi la direction indiquée par des flèches de sélection à un carrefour, d'emprunter une bande de circulation interdite, ou d'empêcher la circulation alors que celle-ci est encombrée.

11. L'Organe de contrôle identifie plusieurs problèmes/imprécisions pour ce qui est de l'application du cadre juridique.

V. Application du cadre juridique

12. L'Organe de contrôle constate pour commencer que la proposition de loi a pour finalité la constatation d'une infraction de roulage, une matière qui est régie par la LCR et qui est donc exclue en vertu de l'article 25/1 §1^{er} de la LFP du régime applicable de la loi sur la fonction de police. L'article 25/1 §1^{er} de la LFP est en effet formulé en ces termes : « *La présente section règle l'installation et l'utilisation de caméras de manière visible par les services de police. Les caméras dont les modalités d'installation et d'utilisation par les services de police sont réglées par ou en vertu d'une législation particulière ne sont pas visées par la présente section.* ». Dans un tel cas, des questions se posent quant à la relation entre l'article 62 de la LCR proprement dit et le régime de droit commun relatif à l'utilisation de caméras par les services de police en application du Titre 2 de la LPD tel qu'il est élaboré dans la LFP.

⁷ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

⁸ Arrêté royal du 26 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire et 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.

13. Les caméras/appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié qui sont régi(e)s par la LCR ne relèvent donc en principe pas du régime de droit commun relatif à l'utilisation de caméras prévu par la LFP. La LCR doit en effet être considérée comme un régime particulier (*lex specialis*) par rapport à la LFP. Le seul problème est que la LCR ne contient malheureusement pas de règles élaborées (au sens de la LFP) concernant l'utilisation de caméras.

14. La LCR ne contient actuellement aucune disposition régissant la protection des données. Le régime de protection de la vie privée et des données de la LPD et de la LFP est en effet beaucoup plus récent (en raison de la nécessité de transposer les règles juridiques européennes) que la disposition très sommaire de la LCR. Il est donc nécessaire de prévoir dans (l'article 62 de) la LCR un régime élaboré au sujet des obligations visées au Titre 2 de la LPD à respecter dans le cadre de l'utilisation d'un tel système de caméras.

Le Titre 2 de la LPD repose sur le motif plus large de la protection des données, qui est également prévu dans d'autres réglementations transversales. La réglementation européenne en matière de protection de la vie privée, à savoir l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) et l'article 6.3 du Règlement général sur la protection des données (RGPD), lue conjointement avec l'article 22 de la Constitution belge, stipule qu'une norme juridique comme (l'article 62 de) la LCR doit indiquer/définir les circonstances et les conditions dans lesquelles un traitement de données est autorisé. Par ailleurs, les éléments essentiels de ce traitement doivent y être arrêtés⁹. Des éléments considérés comme essentiels sont : la (les) finalité(s) précise(s) du traitement, les opérations de traitement requises pour atteindre ces finalités, l'identité du (des) responsable(s) du traitement, les catégories de données traitées¹⁰, les délais de conservation, les (catégories de) personnes concernées (dont les données sont traitées), les (catégories de) destinataires à qui les données sont communiquées ainsi que les circonstances dans lesquelles elles le sont, et enfin les mesures à prendre afin de garantir un traitement licite et correct de ces données à caractère personnel. A fortiori, ces éléments doivent être arrêtés lorsque le traitement des données implique une ingérence significative dans les droits et libertés des intéressés. Il est important que les traitements soient prévisibles et précis. Autrement dit, les personnes concernées doivent être en mesure de constater quand et dans quelles circonstances de tels traitements de leurs données sont autorisés. Pour l'élaboration de ces éléments essentiels, on peut envisager de reprendre par analogie le régime prévu par la LFP pour l'utilisation de caméras ou d'insérer une référence explicite à la LFP ou aux articles pertinents de la LFP.

15. En marge de ces éléments essentiels des traitements de données visés dans la loi, le Roi ou, après lui, le ministre compétent est libre d'élaborer encore d'autres modalités.

16. Une seconde remarque a trait à l'éventuel recours à une banque de données technique par la police intégrée (GPI) afin d'y stocker les données enregistrées par les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. Dans un tel cas, et notamment lorsqu'il est recouru à des caméras ANPR ou à des systèmes intelligents, la LFP s'applique de toute façon et il y a lieu de faire le lien avec la LFP ou de faire référence à cette dernière, sachant qu'elle prévoit un régime détaillé concernant le recours à une banque de données technique en tant que support de données. L'article 44/11/3septies dispose en effet que « les missions de police administrative ou de police judiciaire qui justifient le recours à une banque de données technique sont les suivantes :
1° l'aide à l'exécution des missions de police judiciaire relatives :
...

⁹ Sur la base du principe de légalité.

¹⁰ Étant entendu que les données doivent, en vertu de l'article 5.1 du RGPD, « être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ».

b) aux infractions relatives à la police de circulation routière, en application de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ; ... ».

17. L'article 44/11/30cties de la LFP prévoit en outre « *une analyse d'impact et de risques au niveau de la protection de la vie privée et au niveau opérationnel, notamment quant aux catégories de données à caractère personnel traitées, à la proportionnalité des moyens mis en œuvre, aux objectifs opérationnels à atteindre et à la durée de conservation des données nécessaire pour atteindre ces objectifs* ». Une telle AIPD a été dans le passé réalisée pour l'utilisation de caméras ANPR (pour l'AMS¹¹ ou pour la banque de données technique nationale), et donc aussi pour la liste limitative d'infractions constatées par ces appareils conformément à l'article 62 de la LCR, telle qu'elle figure dans l'A.R. Si ces nouvelles infractions de roulage sont reprises dans l'A.R. et acquièrent dès lors une force probante particulière lorsqu'elles sont constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, cet élargissement devra également être analysé dans une AIPD. Cela signifie en d'autres termes que l'AIPD des ministres de l'Intérieur et de la Justice relative à l'AMS devra être actualisée.

L'Organe de contrôle n'a aucune objection fondamentale à formuler contre la proposition de loi. Il plaide néanmoins pour une révision globale de l'article 62 de la LCR vu que la LCR ne contient actuellement aucune disposition régissant la protection des données. Le régime de protection de la vie privée et des données de la LPD et de la LFP est en effet beaucoup plus récent (en raison de la nécessité de transposer les règles juridiques européennes) que la disposition très sommaire de la LCR. L'Organe de contrôle renvoie à ce sujet à ses avis antérieurs DA210001 et DA210003¹², dans lesquels il proposait également de mettre la LCR en conformité avec les dispositions de la LFP relatives à l'utilisation des caméras et aux banques de données techniques.

PAR CES MOTIFS,

l'Organe de contrôle de l'information policière

invite le demandeur à tenir compte des remarques susmentionnées.

Avis approuvé par l'Organe de contrôle de l'information policière le 19 mai 2022.

Pour l'Organe de contrôle,

Le Président,

(s.) Philippe ARNOULD

¹¹ L'*ANPR Management System*, géré et développé par la police fédérale, dans lequel toutes les banques de données techniques locales seront et devront être intégrées à terme.

¹² https://www.organedecontrôle.be/files/DA210001-FR_00029587.PDF ou <https://www.organedecontrôle.be/files/DA210003-FR.pdf>.



CONTROLEORGAAN OP DE POLITIELE INFORMATIE

Uw referentie	Onze referentie	Bijlage(n)	Datum
	DA220014		19/05/2022

Betreft: Advies betreffende het wetsvoorstel betreffende een actualisatie van het verbodsbord C23 en het gebruik van onbemande automatisch werkende toestellen ter controle op de inbreuken tegen het verbodsbord C23 (DOC 55, n° 2560/001)

Het Controleorgaan op de politie informatie (hierna afgekort 'COC' of 'Controleorgaan').

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (BS, 5 september 2018, hierna afgekort als 'WGB') inzonderheid het artikel 59 §1, 2° lid, artikel 71 en Titel VII, inzonderheid artikel 236.

Gelet op de wet van 3 december 2017 tot oprichting van een Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna afgekort 'WOG').

Gelet op de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (hierna 'WPA').

Gelet op de *Law Enforcement Directive* 2016/680 van 27 april 2016 (hierna *LED*).

Gelet op de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

Gelet op het verzoek van de Voorzitter van de Kamercommissie Mobiliteit, de heer Jean-Marc Delizée, van 24/04/2022 aan het Controleorgaan om advies uit te brengen over het wetsvoorstel betreffende een actualisatie van het verbodsbord C23 en het gebruik van onbemande automatisch werkende toestellen ter controle op de inbreuken tegen het verbodsbord C23 (hierna 'het wetsvoorstel').

Gelet op het verslag van de heer Koen Gorissen, lid-raadsheer in het Controleorgaan.

Brengt op 19 mei 2022 het volgend advies uit.

I. Voorafgaande opmerking nopens de bevoegdheid van het Controleorgaan

1. In het licht van, respectievelijk, de toepassing en omzetting van de Verordening 2016/679¹ en de Richtlijn 2016/680² heeft de wetgever de taken en opdrachten van het Controleorgaan grondig gewijzigd. Artikel 4 § 2, vierde lid van de WOG bepaalt dat de competenties, taken en bevoegdheden als toezichthoudende autoriteit voorzien door de Verordening 2016/679 voor de politiediensten in de zin van artikel 2, 2°, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, worden uitgeoefend door het Controleorgaan.

2. Het Controleorgaan moet geraadpleegd worden bij de voorbereiding van wetgeving of een regelgevende maatregel die verband houdt met de verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten van de geïntegreerde politie (zie artikel 59 §1, 2° lid en 236 §2 WGB, artikel 36.4 van de AVG en artikel 28.2 van de Richtlijn politie-justitie of *LED*). Daarbij heeft het Controleorgaan de opdracht om te onderzoeken of de voorgenomen verwerkingsactiviteit door de politiediensten in overeenstemming is met de bepalingen van Titel 1 (voor de niet-operationele verwerkingen)³ en Titel 2 (voor de operationele verwerkingen) van de WGB⁴. Wat betreft derhalve in het bijzonder de verwerkingsactiviteiten in het kader van de opdrachten van bestuurlijke en/of gerechtelijke politie brengt het Controleorgaan advies uit, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van de Regering of van de Kamer van volksvertegenwoordigers, van een bestuurlijke of gerechtelijke overheid of van een politiedienst, inzake iedere aangelegenheid die betrekking heeft op het politionele informatiebeheer zoals geregeld in Afdeling 12 van Hoofdstuk 4 van de wet op het politieambt⁵.

3. Het Controleorgaan is, ten aanzien van de politiediensten, de Algemene Inspectie van de federale politie en lokale politie (afgekort 'AIG') zoals bedoeld in de wet van 15 mei 2007 op de Algemene Inspectie en de Passagiersinformatie-eenheid (hierna afgekort 'BEL-PIU') bedoeld in Hoofdstuk 7 van de wet van 25 december 2016 tevens belast met het toezicht op de toepassing van Titel 2 van de GBW en/of de verwerking van persoonsgegevens zoals bedoeld in de artikelen 44/1 tot 44/11/13 van de wet op het politieambt en/of elke andere opdracht die haar krachtens of door andere wetten wordt verleend.⁶

4. Het Controleorgaan is tot slot ingevolge artikel 281, § 4, van de algemene wet van 18 juli 1977 "*inzake douane en accijnzen*", zoals gewijzigd door de wet van 2 mei 2019 "*tot wijziging van diverse bepalingen met betrekking tot de verwerking van passagiersgegevens*" ten aanzien van de Dienst Geschillen van de Algemene Administratie van Douane en Accijnzen bevoegd in het kader van de vorderingen gericht aan de BEL-PIU in fiscale materies.

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming of 'AVG').

² Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (hierna 'Richtlijn politie-justitie' of *LED*).

³ Artikel 4 §2, vierde lid WOG.

⁴ Artikel 71 §1, derde lid WGB.

⁵ Artikelen 59 §1, 2° lid en 236 § 2 WGB.

⁶ Artikel 71 §1, derde lid juncto 236 § 3, WGB.

II. Voorwerp van de aanvraag

5. Met het wetsvoorstel wordt de definitie van het onderbord bij het verkeersbord C23 geactualiseerd, overeenkomstig de terminologie die internationaal wordt gebruikt. Anderzijds creëert dit wetsvoorstel de mogelijkheid om de handhaving op het toegangsverbod voor vrachtwagens op geautomatiseerde wijze te laten gebeuren.

III. Bespreking van de aanvraag

6. Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (hierna het Wegverkeersreglement of 'WVR') laat middels de verkeersborden C21 en C23 toe om vrachtwagens de toegang te verbieden tot bepaalde wegen. Het verkeersbord C21 verbiedt de toegang voor alle voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de op het bord aangeduide massa. Dit bord heeft een algemene draagwijdte en wordt gebruikt om bepaalde kwetsbare infrastructuur, in het bijzonder bruggen, te beschermen.

Het verkeersbord C23 betreft de maximaal toegelaten massa van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken. Dit bord heeft een beperkte draagwijdte en wordt gebruikt om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te waarborgen. Een onderbord geeft aan op welke voertuigen het verbodsbord van toepassing is middels de aanduiding van de maximaal toegelaten massa in beladen toestand van het voertuig.

Verschillende steden en gemeenten hebben de afgelopen jaren werk gemaakt van venstertijden of denken erover na om deze in te voeren. Door het instellen van venstertijden worden bepaalde wegen – denk aan de wegen in een schoolomgeving of in de stadskern – op bepaalde uren van de dag verboden terrein voor vrachtwagens. In de praktijk gebeurt dit door gebruik te maken van het bord C23 in combinatie met een onderbord dat aangeeft voor welke type vrachtwagens het verbod geldt, alsmede de uren tijdens dewelke het verbod van toepassing is.

7. De indiener van het wetsvoorstel stelt dat uit cijfers blijkt dat er slechts zeer weinig vaststellingen inzake overtredingen van dit verbod gebeuren. Een overtreding kan immers slechts worden vastgesteld wanneer een politie-eenheid postvat aan het verkeersbord C23 en er een vrachtwagen de toegangsbeperking effectief ziet negeren. Dit is een zeer arbeidsintensieve methode die de beschikbare capaciteit onder druk zet. De wetgeving laat momenteel niet toe om een dergelijk toegangsverbod te handhaven middels ANPR-camera's. Door het WVR evenwel te wijzigen en te verwijzen naar de maximaal toegelaten massa (en niet langer de massa in beladen toestand), wordt het mogelijk om over te stappen op de geautomatiseerde handhaving van het toegangsverbod voor vrachtwagens. Tot slot moet ook het Koninklijk besluit van 18 december 2002 (hierna 'het KB') tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, worden gewijzigd door het niet in acht nemen van het toegangsverbod voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen (verkeersbord C23 en het onderbord) toe te voegen aan de daarin vermelde overtredingen. Daardoor kan het toegangsverbod voor vrachtwagens voortaan op geautomatiseerde wijze worden gehandhaafd.

8. De door de indiener voorgestelde oplossing is een aanpassing van het KB, dat een oplijsting maakt van de overtredingen op het Wegverkeersreglement die vastgesteld kunnen worden door onbemande automatisch werkende toestellen en een bijzondere bewijswaarde hebben. De indiener wil het

namelijk mogelijk maken om over te stappen op de geautomatiseerde handhaving van het toegangsverbod voor vrachtwagens. Het wetsvoorstel wil aldus met behulp van technologische toepassingen de pakkans voor deze overtreding aanzienlijk verhogen en zo eveneens de politie ontlasten.

IV. Wettelijke basis

9. Het KB voorziet in 12 overtredingen, waarvoor de onbemande automatisch werkende toestellen materiële bewijsmiddelen opleveren met een bijzondere bewijskracht. Dit KB geeft uitvoering aan artikel 62, 3^e lid van de Wet Politie Wegverkeer⁷ (WPW) dat luidt als volgt: “... *De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door **onbemande automatisch werkende toestellen** worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet bewezen is, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Wanneer een overtreding werd vastgesteld door onbemande automatisch werkende toestellen, wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal*”.

10. In de lijst met overtredingen opgenomen in het KB vinden we onder meer het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid, het negeren van een rood licht en in tegengestelde richting rijden op autosnelwegen en autowegen. Op 26 april 2019 zijn hier bij Koninklijk besluit⁸ bijkomende overtredingen aan toegevoegd m.n. verkeerd afslaan op een kruispunt, de voorsorteringsspijlen niet volgen, een verboden rijrichting nemen en het dwarsverkeer belemmeren.

11. Het Controleorgaan identificeert verschillende knelpunten/onzekerheden met betrekking tot de toepassing van het juridische kader.

V. Toepassing van het juridische kader

12. Het Controleorgaan stelt ten eerste vast dat het wetsvoorstel het vaststellen van een verkeersinbreuk als finaliteit heeft, wat in de regelgeving van de WPW vervat zit en aldus op grond van artikel 25/1, §1 WPA uitgesloten wordt van het toepasselijke regime van de Wet op het Politieambt. Art. 25/1 §1 WPA luidt immers als volgt: “*Deze afdeling regelt de plaatsing en het gebruik van camera's op zichtbare wijze door de politiediensten. De camera's waarvan de modaliteiten voor plaatsing en gebruik door de politiediensten worden geregeld door of krachtens een bijzondere wetgeving worden niet beoogd door deze afdeling*”. In dergelijk geval rijzen er vragen over de verhouding tussen artikel 62 WPW op zich en de gemeenrechtelijke regeling betreffende het politieel cameragebruik uit hoofde van Titel 2 WGB zoals verder uitgewerkt in de WPA.

13. De camera's/onbemande automatische toestellen geregeld door de WPW vallen aldus in principe niet onder de gemeenrechtelijke cameraregeling van de WPA. De WPW moet immers gezien worden als een bijzondere regeling (*lex specialis*) ten aanzien van de WPA. Alleen, de WPW bevat helaas geen uitgeschreven (in de zin van de WPA) regels met betrekking tot het gebruik van camera's.

⁷ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

⁸ Koninklijk besluit van 26 april 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is en 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.

14. De WPW bevat momenteel geen enkele bepaling m.b.t. gegevensbescherming. De privacy – en gegevensbeschermingsregeling van de WGB en de WPA is immers van veel recentere datum (als gevolg van om te zetten Europees rechtelijke regels) dan de zeer summierse bepaling van de WPW. Een uitgeschreven regeling in (art. 62 van) de WPW m.b.t. de verplichtingen voorzien in Titel 2 WGB bij het hanteren van dergelijk camerasysteem is derhalve noodzakelijk. Titel 2 WGB is gebaseerd op de bredere gegevensbeschermingsratio die eveneens in andere transversale regelgeving vervat zit. De Europese privacyregelgeving, m.n. artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en artikel 6.3 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), samen gelezen met artikel 22 van de Belgische Grondwet stellen dat een formele rechtsnorm, zoals (artikel 62 van) de WPW, de omstandigheden en voorwaarden dienen aan te geven/uit te werken waarin een gegevensverwerking toegestaan is. Verder dienen de essentiële elementen van die verwerking daarin te worden vastgesteld⁹. Elementen die als essentieel worden beschouwd zijn: de of het precieze doeleinde(n) van de verwerking, de nodige verwerkingsverrichtingen om deze doeleinden te bereiken, de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke(n), de categorieën van verwerkte gegevens¹⁰, de bewaartermijnen, de (categorieën van) betrokkenen (waarvan de gegevens worden verwerkt), de (categorieën van) ontvangers aan wie de gegevens worden meegedeeld evenals de omstandigheden waarin ze worden meegedeeld, alsook de te nemen maatregelen met het oog op het waarborgen van een rechtmatige en behoorlijke verwerking van die persoonsgegevens. *A fortiori* dienen deze elementen te worden vastgesteld wanneer de verwerking van gegevens een significante inmenging betekent in de rechten en vrijheden van betrokkenen. Van belang is dat de verwerkingen voorspelbaar en nauwkeurig zijn. Betrokkenen dienen m.a.w. te kunnen vaststellen wanneer en in welke omstandigheden dergelijke verwerkingen van hun gegevens toegelaten zijn. Voor de uitwerking van deze essentiële elementen kan de regeling in de WPA over cameragebruik naar analogie worden overgenomen of kan er een uitdrukkelijke verwijzing naar de (relevante artikelen van de) WPA worden ingevoegd.

15. Naast deze essentiële elementen van de beoogde gegevensverwerkingen in de wet staat het de Koning of nadien de bevoegde minister vrij om nog verdere modaliteiten uit te werken.

16. Een tweede opmerking betreft het mogelijke gebruik van een technische gegevensbank door de geïntegreerde politie (GPI) om de gegevens geregistreerd door onbemande automatische toestellen in op te slaan. In een dergelijk geval, m.n. ingeval gebruik wordt gemaakt van ANPR-camera's of intelligente systemen, is de WPA sowieso van toepassing en dient er een koppeling/verwijzing te worden gemaakt met/naar de WPA, die een gedetailleerde regeling bevat m.b.t. het gebruik van een technische gegevensbank als gegevensdrager. Art. 44/11/3septies luidt immers als volgt: *“De opdrachten van bestuurlijke of gerechtelijke politie die het gebruik van een technische gegevensbank rechtvaardigen, zijn de volgende: 1° de hulp bij de uitvoering van de opdrachten van gerechtelijke politie betreffende:*

...
b) de inbreuken betreffende de politie over het wegverkeer, met toepassing van artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer...”

17. Art. 44/11/3octies WPA voorziet verder in *“een impact- en risicoanalyse (DPIA) op het vlak van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en op operationeel niveau, met name wat de categorieën van verwerkte persoonsgegevens betreft, de proportionaliteit van de aangewende middelen, de te bereiken operationele doelstellingen en de bewaartermijn van de gegevens die nodig is om deze doelstellingen te bereiken”*. Dergelijke DPIA werd in het verleden opgesteld voor het gebruik van

⁹ Op basis van het legaliteitsbeginsel.

¹⁰ met dien verstande dat de gegevens uit hoofde van artikel 5.1. AVG “toereikend, terzake dienend en beperkt tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt” dienen te zijn

ANPR-camera's (voor het AMS¹¹ of de nationale technische gegevensbank) en derhalve ook voor de beperkte lijst van inbreuken vastgesteld door deze toestellen conform artikel 62 WPW, voorzien in het KB. Indien deze nieuwe verkeersinbreuken wordt opgenomen in het KB en derhalve deze inbreuken vastgesteld door onbemande automatische toestellen bijzondere bewijswaarde verkrijgen, dient deze verruiming eveneens te worden geanalyseerd door middel van een *DPIA*. Dit betekent m.a.w. dat de *DPIA* van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie m.b.t. het AMS een *update* dient te krijgen.

Het Controleorgaan heeft geen fundamentele bezwaren tegen het wetsvoorstel. Het pleit wel voor een globale herziening van art. 62 WPW, aangezien de WPW momenteel geen enkele bepaling bevat m.b.t. gegevensbescherming. De privacy – en gegevensbeschermingsregeling van de WGB en de WPA is immers van veel recentere datum (als gevolg van om te zetten Europees rechtelijke regels) dan de zeer summiere bepaling van de WPW. Het Controleorgaan verwijst hieromtrent naar haar eerdere adviezen DA210001 en DA210003¹², waarin eveneens werd voorgesteld om de WPW te laten corresponderen met de bepalingen betreffende het cameragebruik en de technische gegevensbanken voorzien in de WPA.

OM DEZE REDENEN,

Het Controleorgaan op de Politie Informatie,

verzoekt de aanvrager gevolg te geven aan de hogervermelde opmerkingen.

Advies goedgekeurd door het Controleorgaan op de Politie Informatie op 19 mei 2022.

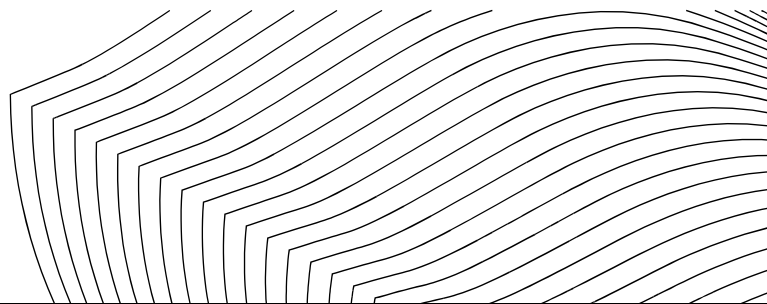
Voor het Controleorgaan,

De voorzitter,

(get.) Philippe ARMOULD

¹¹ *ANPR Management System*, beheerd en ontwikkeld door de federale politie, waarin op termijn alle lokale technische gegevensbanken zullen (en moeten) worden geïntegreerd.

¹² https://www.contreleorgaan.be/files/DA210001-NL_00029580.PDF en <https://www.contreleorgaan.be/files/DA210003-NL.pdf>



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

Public

Destinataire:

Avenue de la Cavalerie, 2 (bâtiment A)

1040 BRUXELLES

Chambre des représentants

Commission de la mobilité, des entreprises
publiques et des institutions fédérales

Bruxelles, le 20 mai 2022

Nos références 2022 – 2560

Chargés de dossier

Objet : Proposition de loi visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23 (DOC55K2560).
Demande d'avis.

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre demande d'avis dans le cadre du traitement de la proposition de loi précitée.

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

Article 1

Pas de remarques.

Article 2

La proposition de loi concorde dans les grandes lignes avec l'analyse que CENTREX Circulation routière a effectuée en 2019 à la demande de la Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid dans le cadre d'une étude des limites d'accès au moyen de signaux et des moyens de contrôle possibles.

La législation actuelle rend très difficile une constatation automatisée et sans faille des infractions au signal C23, alors que la technologie existante (ANPR) doit la rendre possible sans investissements supplémentaires.

La difficulté se situe dans la signification du signal C23 dans le code de la route¹, où il est fait référence à la masse en charge, de sorte qu'une infraction ne peut être constatée incontestablement qu'en pesant le véhicule, à moins que la masse à vide ne dépasse la masse en charge indiquée sur le signal. Mais, ceci a pour conséquence que les véhicules qui sont peut-être en infraction, ne sont malgré tout pas verbalisés. L'exemple suivant l'illustre :

Un signal C23 avec panneau additionnel 3,5 tonnes limite l'accès aux véhicules avec une masse en

¹ Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

charge allant jusqu'à 3500 kg. Un véhicule non chargé avec une masse à vide de 5 tonnes sera verbalisé, alors qu'un véhicule ayant une masse à vide de 3 tonnes et un chargement de 3 tonnes (masse en charge de 6 tonnes) n'est pas retenu, alors qu'il pèse plus lourd que le premier véhicule.

La modification proposée de la signification du signal C23 nous semble dès lors aussi nécessaire pour permettre une constatation efficiente, automatisée ou un « sas électronique pour camions ».

Nous sommes cependant d'avis que l'adaptation proposée de la signification du signal C23 peut encore donner lieu à discussion, étant donné que ni le concept de "marchandises", ni le concept de "choses" ne sont décrits dans le code de la route.

On peut ainsi se demander, si un véhicule agricole non chargé est destiné ou est utilisé pour le transport de marchandises et cette question est également valable pour les véhicules qui transportent des outils comme une pompe à béton ou des dépanneuses.

C'est la raison pour laquelle nous avançons les options suivantes pour décrire la signification du signal C23.



C23

Nous nous référons ici, par analogie avec l'article 72.5, troisième alinéa et 72.6, quatrième alinéa, au règlement technique pour automobiles². Nous réalisons que les textes proposés ont l'air très techniques, mais de cette manière, de nombreuses lacunes pouvant donner lieu à des discussions juridiques peuvent être comblées.

Option 1:

Accès interdit aux conducteurs de :

1° véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes qui n'appartiennent pas à la catégorie M, comme décrit dans le règlement technique pour automobiles.

2° trains de véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes dont le véhicule à moteur n'appartient pas à la catégorie M, comme décrit dans le règlement technique pour automobiles.

Une inscription sur panneau additionnel peut augmenter la masse maximale autorisée visée au premier alinéa.

Du fait qu'on utilise "véhicule" sous le point 1° cela s'applique également aux véhicules agricoles, dépanneuses, pompes à béton, au matériel professionnel, à diverses machines utilisées dans l'agriculture, des remorques qui sont tirées par un autocar, etc. Toute discussion est alors exclue. Du fait que les véhicules de catégorie M sont exclus, les autobus et les autocars ont bel et bien accès.

Si le gestionnaire de voirie souhaite autoriser les véhicules agricoles, on peut utiliser un panneau additionnel avec la mention "excepté véhicules agricoles mais ceci a pour désavantage que les véhicules agricoles qui sont de plus en plus utilisés pour des travaux de terrassement ne sont pas exclus.

Option 2:

Accès interdit aux conducteurs de :

1° véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes qui n'appartiennent pas à la catégorie N, comme décrit dans le règlement technique pour automobiles.

2° trains de véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes dont le véhicule à moteur n'appartient pas à la catégorie N, comme décrit dans le règlement technique pour

² Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

automobiles.

Une inscription sur panneau additionnel peut augmenter la masse maximale autorisée visée au premier alinéa.

De cette manière, les véhicules agricoles conservent leur passage, quelle que soit leur utilisation.

Si le gestionnaire de voirie souhaite exclure ces véhicules, un signal d'interdiction pour véhicules agricoles pourrait être introduit comme cela existe aux Pays-Bas. Un tel signal est mentionné dans la Convention de Vienne du 08/11/1968 sur la signalisation routière (signal C3 k).



Accès interdit aux conducteurs de :

1° véhicules appartenant à la catégorie T dans le règlement technique pour automobiles;

2° trains de véhicules dont le véhicule à moteur T comme décrit dans le règlement technique pour automobiles..

Une inscription sur un panneau additionnel peut limiter l'interdiction aux conducteurs de véhicules et de trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée.

Où on peut utiliser la définition actuelle des véhicules agricoles (art. 2.67 du code de la route)

Accès interdit aux conducteurs de :

1° véhicules agricoles ;

2° trains de véhicules dont le véhicule à moteur est un véhicule agricole.

Une inscription sur un panneau additionnel peut limiter l'interdiction aux conducteurs de véhicules et de trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée.

En cas d'utilisation simultanée avec le signal C23, on évite que les véhicules agricoles utilisés pour des travaux de terrassement ou pour effectuer des activités autres que des activités agricoles ou sylvicoles puissent contourner l'interdiction qui est imposée aux camions.

Les deux signaux ont l'avantage que le symbole utilisé indique clairement à quels véhicules l'interdiction s'applique.

Le code du gestionnaire de voirie³ ne permet pas de combiner les deux symboles sur un seul signal.

Article 3

Pas de remarques, bien qu'il nous semble suffisant que le signal C23 soit repris dans la colonne "ARTICLES" près de l'article 1.3° de l'Arrêté royal du 18 décembre 2002.

Article 4

Pas de remarques.

À titre subsidiaire

Intégration de l'interdiction de continuer sa route dans la réglementation SAC-4⁴

Le non-respect du signal C23 fait que des centres de villages sont régulièrement traversés inutilement par des poids lourds, ce qui en affecte gravement la qualité de vie.

On pourrait alors considérer d'intégrer cette infraction dans l'Arrêté royal du 9 mars 2014 relatif aux

³ Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

⁴ SAC-4 est une compétence de la Commission de l'Intérieur de la Chambre

infractions en matière d'arrêt et de stationnement et pour les infractions aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement. De cette manière, ces infractions pourraient être sanctionnées par une amende SAC, après que les obligations légales (intégration dans les règlements communaux – protocole d'accord) ont été remplies, de sorte qu'un retour sur investissement puisse être réalisé pour les efforts que consentent les autorités locales pour optimiser la sécurité routière et la qualité de vie dans le centre de leur village.

Signification du signal C21

La modification des termes « masse en charge » en « masse maximale autorisée » dans la signification du signal C23 simplifiera certainement les contrôles.

Il convient de plus d'attirer l'attention sur la signification du signal C21, à savoir:



C21. Accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée..

La problématique relative à la signification du signal C23 qui est résolue avec la présente proposition de loi se situe en partie aussi dans la description du signal C21. Ici aussi, on utilise masse en charge. Dans le cadre de la simplification de la circulation routière et pour maintenir la cohérence, il semble logique que pour la signification du signal C23, on utilise aussi 'masse maximale autorisée' au lieu de masse en charge'.

Si ce qui précède est retenu, une adaptation de l'art. 65.5.3 du code de la route s'imposera également. En ce qui concerne les exemples des panneaux de signalisation auxquels une validité zonale peut être conférée, il faut que la signification du signal C21, dont la validité zonale est donnée, la 'masse en charge' soit aussi modifiée en « masse maximale autorisée ». Cette adaptation doit être effectuée, tant pour le signal (avec validité zonale) qui indique le début que pour le signal (avec validité zonale) qui indique la fin de la zone avec une limitation du tonnage.

De plus, il convient de souligner le fait que le signal C21 n'est pas mentionné dans l'AR du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire. Afin de conserver la cohérence avec le signal C23, il semble indiqué d'intégrer également le signal C21 dans l'AR du 18 décembre 2002 précité.

Excepté circulation locale

Les signaux C21 et C23 sont initialement destinés à protéger l'infrastructure plus faible. Les dernières années, ces signaux sont de plus en plus utilisés par des villes et des communes pour exclure les véhicules de grand volume des centres-villes et communes. De nombreuses villes et communes utilisent les signaux C21 et C23 auxquels une validité zonale est conférée. De plus, une exception est souvent faite pour la circulation locale.

Avant le 1er mars 2014 l'article 2.47 prescrivait ce qui suit :

Pour l'application des dispositions du présent règlement, il convient d'entendre ce qui suit sous :

2.47. Les inscriptions "excepté circulation locale" ou "desserte locale" désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue, des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux, y compris les véhicules de livraison, les véhicules des services réguliers de transport en commun, les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37, les cyclistes et les cavaliers.

Une fin était fixée à la circulation locale ou la desserte locale, à savoir à cette rue et pas plus loin.

Le 1er mars 2014, l'article 2.47 a été modifié comme qui suit :

Pour l'application des dispositions du présent règlement, il convient d'entendre ce qui suit sous :

2.47. « Circulation locale » ou « desserte locale » : les véhicules des riverains et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux, y compris les véhicules de livraison, les véhicules des services réguliers de transport en commun, les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et cavaliers.

Les mots "de cette rue" ont disparu. Depuis lors, la fin de la circulation locale ou de la desserte locale n'est plus déterminée. Nulle part, il n'est précisé que les habitants doivent habiter dans cette rue (en cas d'utilisation du signal C21 ou C23 sans validité zonale) ou dans la zone délimitée (en cas d'utilisation du signal C21 ou C23 à laquelle la validité zonale est conférée). La même chose vaut pour les livraisons aux habitants ou aux entreprises.

La limitation à des "livraisons" engendre également un manque de clarté. Qu'en est-il d'un camion du service de voirie avec lequel sont ramassées les ordures ? Qu'en est-il d'un camion avec lequel sont enlevées des marchandises produites dans une usine ? A strictement parler, ceux-ci n'ont pas accès aux endroits où c'est interdit par les signaux C21 ou C23 (à laquelle la validité zonale n'est pas conférée).

Qu'en est-il d'une école qui est située respectivement dans cette rue ou zone, si le signal C21 est utilisé. Un autobus ou un autocar n'a pas accès, étant donné qu'une école n'a généralement pas d'habitants. Les enfants ne sont pas « livrés ». Aller chercher les enfants n'est donc pas autorisé. Qu'en est-il des voyages scolaires par exemple ? Le bus ne peut pas arriver à l'école pour aller chercher ou déposer les enfants à l'école.

C'est la raison pour laquelle il serait souhaitable que ce qui suit soit réglé dans l'article 2.47 :

- fixer des limites;
- rendre possible le ramassage de marchandises;
- autoriser les autobus et les autocars,

si une exception est prévue pour "excepté la circulation locale" ou "desserte locale". Si les signaux C21 et C23 ne sont placés que pour la protection de l'infrastructure, il est logique que la circulation locale y soit à nouveau autorisée.

La problématique peut, par exemple, être résolue en remplaçant l'art. 2.47 du code de la route comme suit:

2.47.1. « Circulation locale » ou « desserte locale » :

2.47.1. La mention "circulation locale " ou "desserte locale " sur un panneau additionnel sous le signal auquel une validité zonale n'est pas conférée vise les véhicules des habitants de cette rue et des personnes morales établies dans cette rue, et leurs visiteurs, les véhicules pour la livraison ou pour aller chercher ou déposer des personnes y compris dans cette rue, les véhicules des services réguliers de transport public, les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers.

2.47.2. La mention "circulation locale " ou "desserte locale " sur un panneau additionnel sous le signal auquel une validité zonale est conférée vise les véhicules des habitants de la zone délimitée par ces signaux et des personnes morales établies dans cette zone, et leurs visiteurs, les véhicules pour la livraison ou pour aller chercher ou déposer des personnes y compris dans cette zone, les véhicules des services réguliers de transport public, les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers.

Initiative SPF Mobilité et Transports

Nous tenons également à signaler que nous avons été informé du fait que le Ministre de la Mobilité a demandé au Service Public Fédéral Mobilité et Transports, de préparer un projet d'arrêté royal qui traite également cette matière et qui aurait été transmis aux Régions pour avis.

Si vous avez encore des questions, n'hésitez pas à reprendre contact avec nous par mail.

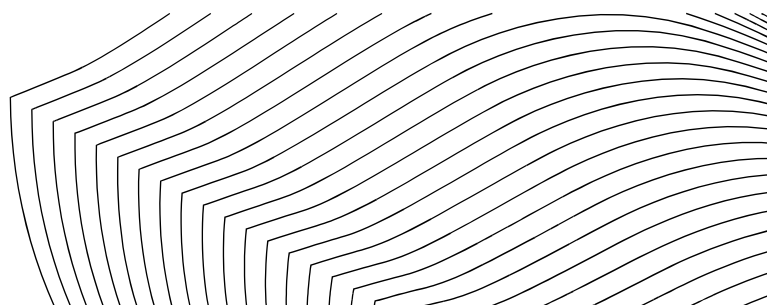
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



Premier Inspecteur Ivan Bruggeman
Coordinateur Police Locale
CENTREX Circulation routière



Premier Commissaire Eric Troniseck
Coordinateur Police Fédérale
CENTREX Circulation routière



GEINTEGREERDE POLITIE GESTRUCTUREERD OP TWEE NIVEAUS

KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM
CENTREX WEGVERKEER

Ruitersijlaan 2, Blok A

1040 BRUSSEL

Publiek

Bestemming:

Kamer van volksvertegenwoordigers
Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven
en Federale Instellingen
Brussel, 20 mei 2022

Onze referentie 2022 – 2560 **Dossierbeheerders**

ONDERWERP: **Wetsvoorstel betreffende een actualisatie van het verbodsbord C23 en het gebruik van onbemande automatisch werkende toestellen ter controle op de inbreuken tegen het verbodsbord C23. (DOC55K2560).
Vraag om advies.**

Geachte heer,

Wij hebben uw verzoek om advies in het kader van de behandeling van voornoemd wetsvoorstel goed ontvangen.

Gelieve hieronder het advies van CENTREX Wegverkeer te willen vinden.

Artikel 1

Geen opmerkingen.

Artikel 2

Het wetsvoorstel beantwoordt in grote lijnen aan de analyse die CENTREX Wegverkeer in 2019 uitvoerde op vraag van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid in het kader van een studie over de toegangsbeperkingen door middel van verkeersborden en mogelijke handhaving.

De actuele wetgeving maakt het geautomatiseerd en waterdicht vaststellen van inbreuken op het verkeersbord C23 erg moeilijk, terwijl de bestaande technologie (ANPR) die, zonder bijkomende investeringen moet mogelijk maken.

De moeilijkheid situeert zich bij de betekenis in de Wegcode¹ van het onderbord bij het verkeersbord C23, waar verwezen wordt naar de massa in beladen toestand, waardoor een overtreding enkel door weging onomstotelijk kan worden vastgesteld, tenzij de lege massa hoger is dan de massa in beladen toestand aangegeven op het onderbord. Maar dit heeft tot gevolg dat voertuigen, die mogelijks in overtreding zijn, toch niet beboet worden. Volgend voorbeeld illustreert dit:

Een verkeersbord C23 met onderbord 3,5 ton beperkt de toegang tot voertuigen met een massa in beladen toestand tot 3500 kg. Een ongeladen voertuig met een lege massa van 5 ton zal worden beboet, terwijl een voertuig met een lege massa van 3 ton en een lading van 3 ton (massa in beladen toestand 6 ton) niet weerhouden wordt, terwijl het zwaarder weegt dan het eerste voertuig.

De voorgestelde wijziging van de betekenis van het onderbord bij het verkeersbord C23 lijkt ons dan ook noodzakelijk om een efficiënte, geautomatiseerde vaststelling of 'elektronische vrachtwagensluis' mogelijk

¹ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.

te maken.

Toch menen wij dat de voorgestelde aanpassing van de betekenis van het verkeersbord C23 nog aanleiding tot discussie kunnen geven, aangezien noch het begrip 'goederen', noch het begrip 'zaken' in de Wegcode omschreven zijn.

Zo kan men zich de vraag stellen of een niet geladen landbouwvoertuig bestemd is of gebruikt wordt voor het vervoer van goederen, en deze vraag geldt ook voor voertuigen die werktuigen zoals een betonpomp transporteren of kraanwagens.

Vandaar dat we volgende opties naar voren schuiven om de betekenis van het verkeersbord C23 te omschrijven.



C23

Hierbij verwijzen we, naar analogie met artikel 72.5, derde lid en 72.6, vierde lid naar het technisch reglement voor auto's². We zijn er ons van bewust dat de voorgestelde teksten zeer technisch ogen, maar op die manier kunnen tal van achterpoortjes die aanleiding geven tot juridische discussies gesloten worden

Optie 1:

Verboden toegang voor bestuurders van:

1° voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton die niet behoren tot de categorie M, zoals omschreven in het technisch reglement van de auto's.

2° slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton waarvan het motorvoertuig niet behoort tot de categorie M, zoals omschreven in het technisch reglement van de auto's.

Een opschrift op een onderbord kan de in het eerste lid bedoelde maximale toegelaten massa verhogen.

Door onder 1° 'voertuigen' te gebruiken slaat dit ook op landbouwvoertuigen, kraanwagens, betonpompen, bedrijfsmateriaal, diverse in de landbouw gebruikte machines, aanhangwagens die worden getrokken door een autocar, enz. Alle discussie valt dan weg. Doordat voertuigen van de categorie M worden uitgesloten, hebben autobussen en autocars wel toegang.

Indien de wegbeheerder de landbouwvoertuigen wenst toe te laten, kan er gebruik gemaakt worden van een onderbord met de vermelding "uitgezonderd landbouwvoertuigen", maar dit heeft als nadeel dat de landbouwvoertuigen die steeds vaker voor grondwerken gebruikt worden, niet geweerd worden.

Optie 2:

Verboden toegang voor bestuurders van:

1° voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en die behoren tot de categorie N, zoals omschreven in het technisch reglement van de auto's.

2° slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en waarvan het motorvoertuig behoort tot de categorie N, zoals omschreven in het technisch reglement van de auto's.

Een opschrift op een onderbord kan de in het eerste lid bedoelde maximale toegelaten massa verhogen.

Op die manier behouden de landbouwvoertuigen hun doorgang, ongeacht hun gebruik.

Indien de wegbeheerder deze voertuigen wenst te weren, zou er een verbodsbord voor landbouwvoertuigen ingevoerd kunnen worden zoals dat in Nederland bestaat. Dergelijk verkeersbord is opgenomen in het Verdrag van Wenen van 08/11/1968 inzake verkeerstekens (bord C3 k).

² Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.



Verboden toegang voor bestuurders van:

1° voertuigen die behoren tot de categorie T in het technisch reglement van de auto's;

2° slepen waarvan het motorvoertuig behoort tot de categorie T als omschreven in het technisch reglement van de auto's.

Een opschrift op een onderbord kan het verbod beperken tot de bestuurders van voertuigen en slepen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.

Of er kan ook gebruik gemaakt worden van de huidige bepaling van landbouwvoertuigen (art. 2.67 van de wegcode)

Verboden toegang voor bestuurders van:

1° landbouwvoertuigen;

2° slepen waarvan het motorvoertuig een landbouwvoertuig is.

Een opschrift op een onderbord kan het verbod beperken tot de bestuurders van voertuigen en slepen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa

Bij gelijktijdig gebruik met het bord C23, voorkomt men dat landbouwvoertuigen, gebruikt om grondwerken of andere dan land- of bosbouwactiviteiten uit te voeren, het verbod dat wordt opgelegd voor de vrachtwagens kunnen omzeilen.

Beide verkeersborden hebben het voordeel dat het gebruikte symbool duidelijk maakt voor welke voertuigen het verbod van toepassing is.

De code van de wegbeheerder³ laat niet toe om beide symbolen op één verkeersbord te combineren.

Artikel 3

Geen opmerkingen, al lijkt het ons voldoende dat het verkeersbord C23 wordt opgenomen in de kolom "ARTIKELLEN" bij artikel 1.3° van het koninklijk besluit van 18 december 2002, waardoor.

Artikel 4

Geen opmerkingen.

Subsidiair

Opname van het doorrijverbod in de GAS-4 reglementering⁴

Het niet in acht nemen van het verkeersbord C23 zorgt ervoor dat bepaalde dorpskernen dagelijks onnodig doorkruist worden door zwaar vervoer, hetgeen de leefbaarheid ervan ernstig aantast.

Er zou dan ook kunnen overwogen worden om deze inbreuk werd op te nemen in het koninklijk besluit van 9 maart 2014 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties voor overtredingen betreffende het stilstaan en parkeren en voor overtredingen betreffende de verkeersborden C3 en F103, vastgesteld met automatisch werkende toestellen. Op die manier zouden deze inbreuken kunnen gesanctioneerd worden met een GAS-boete, nadat de wettelijke verplichtingen (opname in de gemeentelijke reglementen – protocolakkoord) vervuld werden, waardoor er een 'return of investment' wordt gerealiseerd voor de inspanningen die de lokale overheden doen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen hun dorpskern te optimaliseren.

³ Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

⁴ GAS-4 is een bevoegdheid van de Kamercommissie Binnenlandse Zaken.

Betekenis verkeersbord C21

De wijziging van de bewoordingen "massa in beladen toestand" naar "maximaal toegelaten massa" in de betekenis van het verkeersbord C23 zal de handhaving zeker vereenvoudigen.

Er dient bijkomend gewezen te worden op de betekenis van het verkeersbord C21, namelijk:



C21. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.

De problematiek inzake de betekenis van het verkeersbord C23 dat met voorliggend wetsontwerp wordt opgelost, situeert zich deels ook in de omschrijving van het verkeersbord C21. Ook hier wordt 'massa in beladen toestand' gebruikt. In het kader van de verkeersvereenvoudiging en om de coherentie te bewaren lijkt het logisch dat bij de betekenis van het verkeersbord C23 ook 'maximaal toegelaten massa' wordt gebruikt i.p.v. 'massa in beladen toestand'.

Indien het voornoemde wordt weerhouden dient er ook een aanpassing te gebeuren in art. 65.5.3 van de Wegcode. Bij de voorbeelden van de verkeersborden waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven, dient bij de betekenis van het verkeersbord C21, waaraan de zonale geldigheid is gegeven, 'massa in beladen toestand' ook worden gewijzigd naar 'maximaal toegelaten massa'. Deze aanpassing dient te gebeuren zowel bij het bord (met zonale geldigheid) dat het begin als bij het bord (met zonale geldigheid) dat dat het einde van de zone met een tonnagebeperking aanduidt.

Verder dient gewezen te worden op het feit dat het verkeersbord C21 niet opgenomen is in het KB 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is. Teneinde de coherentie met het verkeersbord C23 te bewaren, lijkt het aangewezen om ook het verkeersbord C21 op te nemen in voornoemd KB 18 december 2002.

Uitgezonderd plaatselijk verkeer

De verkeersborden C21 en C23 zijn initieel bestemd om de zwakkere infrastructuur te beschermen. De laatste jaren worden deze verkeersborden door steeds meer en meer steden en gemeenten gebruikt om de voertuigen met een groot volume uit de stads- of gemeentekernen te weren. Vele steden en gemeenten maken daarbij gebruik van de verkeersborden C21 en C23 waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven. Hierbij wordt vaak een uitzondering gemaakt voor het plaatselijk verkeer.

Vóór 1 maart 2014 luidde artikel 2.47 als volgt:

Voor de toepassing van de bepalingen van dit reglement wordt verstaan onder:

2.47. De opschriften "uitgezonderd plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening" duiden op een openbare weg die slechts toegankelijk is voor de voertuigen van de bewoners van die straat en van hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen; ook voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters, hebben er zonder uitzondering toegang.

Er was dus een einde bepaald voor het plaatselijk verkeer of de plaatselijke bediening, namelijk tot die straat en niet verder.

Op 1 maart 2014 werd artikel 2.47 gewijzigd als volgt:

Voor de toepassing van de bepalingen van dit reglement wordt verstaan onder:

2.47. "Plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening": de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters.

De woorden "van die straat" verdwenen. Sindsdien wordt het einde van het plaatselijk verkeer of de plaatselijke bediening niet langer bepaald. Er wordt nergens bepaald dat de bewoners in die straat (bij gebruik van het verkeersbord C21 of C23 zonder zonale geldigheid) of in die afgebakende zone (bij gebruik van het verkeersbord C21 of C23 waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven) moeten wonen. Hetzelfde geldt voor de leveringen aan bewoners of bedrijven.

De beperking tot 'leveringen' zorgt ook voor onduidelijkheden. Wat met een vuilniswagen waarmee vuilnis wordt opgehaald? Wat met een vrachtwagen waarmee goederen die in een bedrijf geproduceerd werden, worden opgehaald? Strikt gezien hebben deze geen toegang toe de plaatsen waar het verboden is door het verkeersbord C21 of C23 (waaraan dan niet de zonale geldigheid wordt gegeven).

Wat met een school die respectievelijk in die straat of zone gelegen is indien het verkeersbord C21 wordt gebruikt. Een autobus of autocar heeft geen toegang gezien een school doorgaans geen bewoners heeft. Kinderen worden niet 'geleverd'. Kinderen ophalen mag ook al niet. Wat met bijv. schoolreizen? De bus kan niet tot aan de school geraken om kinderen op te halen of af te zetten aan de school.

Daarom zou het wenselijk zijn dat in artikel 2.47 het volgende wordt geregeld:

- bepaling van de grenzen;
- Ophalen van goederen mogelijk maken;
- autobussen en autocars toelaten,

Indien er uitzondering voorzien is voor "uitgezonderd plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening". Indien de borden C21 en C23 louter geplaatst worden voor de bescherming van de infrastructuur is het logisch dat er ook geen plaatselijk verkeer wordt toegelaten.

De problematiek kan bijv. worden opgelost worden door art. 2.47 van de Wegcode te vervangen als volgt:

2.47.1. "Plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening":

2.47.1. De vermelding "plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening" op onderbord onder een verkeersbord waaraan geen zonale geldigheid wordt gegeven duidt op de voertuigen van de bewoners van die straat en van de rechtspersonen die in die straat gevestigd zijn, en hun bezoekers, de voertuigen voor levering of ophaling van goederen of het ophalen of afzetten van personen in die straat inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters.

2.47.2. De vermelding "plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening" onder een verkeersbord waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven duidt op de voertuigen van de bewoners van de met deze verkeersborden afgebakende zone en van de rechtspersonen die in deze zone gevestigd zijn, en hun bezoekers, de voertuigen voor levering of ophaling van goederen of het ophalen of afzetten van personen in deze zone inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters.

Initiatief FOD Mobiliteit

Tevens wensen wij melding te maken dat wij ervan werden ingelicht dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Verkeer, in opdracht van de Minister voor Mobiliteit, een ontwerp van koninklijk besluit dat deze materie eveneens behandelt, voor advies naar de Gewesten heeft overgemaakt.

Heeft u nog vragen, aarzel dan niet om ons te contacteren.

Met de meeste hoogachting,


Eerste Inspecteur Ivan Bruggeman
Coördinator Lokale Politie
CENTREX Wegverkeer


Eerste Commissaris Eric Troniseck
Coördinator Federale Politie
CENTREX Wegverkeer

Monsieur le Président,
Cher Monsieur Delizée,

Je vous remercie d'avoir sollicité l'Union des Villes et Communes de Wallonie concernant la proposition de loi visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23.

Notre association n'a pas de remarque particulière à formuler, tout au plus souhaitons nous souligner l'intérêt de prévoir un contrôle automatisé du non-respect de ce signal d'interdiction. En outre, nous soulignons l'importance de revoir les définitions attachées à cette interdiction afin d'éviter toute ambiguïté dans l'utilisation de cette nouvelle faculté de contrôle pour les pouvoirs locaux.

Nous restons à votre entière disposition pour tout complément.

Tom De Schutter

Directeur – Département Développement territorial
Union des Villes et Communes de Wallonie



ons kenmerk:
uw kenmerk:
contactpersoon

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers
Aan de heer Jean-Marc DELIZÉE
Paleis der Natie
1008 Brussel

datum: 26/04/2022

Schriftelijk advies - DOC 55 2560/001

Geachte heer,

Bedankt voor de adviesvraag.

De voorgestelde aanpassingen aan de wegcode en de toepassingsmogelijkheden van de ANPR zijn vragen die al langer leven bij gemeenten en politiezones. In die mate dat er ook vanuit de administratie een wijziging van het KB in die zin voorbereid werd. Dit wordt nu overgenomen door een parlementair initiatief, wat de wijziging allicht alleen maar kan bespoedigen.

Hoewel we ons achter de wijzigingen kunnen scharen, geven we toch graag volgende suggesties voor aanpassing mee, die de praktische toepassing ervan zouden verduidelijken, en dus faciliteren:

- Het wetsvoorstel bepaalt: “Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen.”
- Het ontwerp KB dat in voorbereiding was, bepaalde: “Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen en slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen.”
- Onze voorkeur gaat uit naar de versie van het ontwerp KB:
 - ‘motorvoertuigen’: zo is duidelijk dat het om motorvoertuigen, en bv. niet om cargofietsen gaat (die laatste zijn in de bedoelde omgevingen net wel gewenst, ter vervanging / aanvulling van de gemotoriseerde vrachtvoertuigen);
 - ‘en slepen’: zo is duidelijk dat het om geheel gaat, ook de sleep;
 - ‘ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen’: omdat de woorden “bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken” voor onduidelijkheid zorgen, werden deze woorden beter vervangen door de woorden “ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen”. Dit stemt overeen met de terminologie die wordt gebruikt in het technisch reglement.

VVSG

We willen ook in deze context de noodzaak van een aanpassing van de Wet op het Politieambt onder de aandacht brengen, m.n. de toegang van gemeenten tot de relevante ANPR-gegevens in de nationale databank van het ANPR-Management systeem. De lokale besturen zijn sterk vragende partij om het wettelijk kader aan te passen zodat zij toegang kunnen verkrijgen tot de geanonimiseerde en/of geaggregeerde data afkomstig van ANPR-camera's nodig voor het voeren van een data-gedreven beleid in functie van duurzame, leefbare en veiligere slimme steden en gemeenten. Een ruimere toelichting van de noodzaak en het belang vindt u in ons [nieuwsbericht](#) en [standpunt](#) ter zake.

Alvast bedankt om onze bekommernissen en suggesties zoveel mogelijk mee te nemen in het verdere proces.

Met vriendelijke groeten,



Digitaal ondertekend
door Kris Snijders
(Signature)
Datum: 2022.04.27
10:58:35 +02'00'

Kris Snijders
Algemeen directeur VVSG



Schriftelijk advies met betrekking tot het wetsvoorstel 2560 (Joris Vandenbroucke) betreffende een actualisatie van het verbodsbord C23 en het gebruik van onbemande automatisch werkende toestellen ter controle op de inbreuken tegen het verbodsbord C23. (DOC 55 2560/001).

Over de toelichting

In de toelichting staat het volgende:

Het verkeersbord C23 betreft de maximaal toegelaten massa van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken. Dit bord heeft een beperkte draagwijdte en wordt gebruikt om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te waarborgen. Een onderbord geeft aan op welke voertuigen het verbodsbord van toepassing is middels de aanduiding van de maximaal toegelaten massa in beladen toestand van het voertuig.

Dit klopt niet volledig. Het verkeersbord C23 houdt uit zichzelf geen massa in. Een onderbord kan het verbod beperken tot voertuigen vanaf een bepaalde massa in beladen toestand. De term 'maximaal toegelaten massa in beladen toestand' bestaat niet. Er staat ook in dat het bord 'een beperkte draagwijdte' heeft. Het is niet duidelijk wat daarmee wordt bedoeld maar mogelijk is het ook niet juist. Er zijn veel voertuigen 'bestemd of gebruikt' voor het vervoer van zaken.

Over de wijziging in het verkeersreglement

Het is inderdaad wenselijk, en in overeenstemming met het verdrag van Wenen, om de vermelding op een onderbord bij het verkeersbord C23 betrekking te laten hebben op de maximaal toegelaten massa (MTM). Ook het gebruik van het woord 'goederen' in plaats van 'zaken' is in overeenstemming met het genoemde verdrag en met de andere passages in het verkeersreglement.

De betekenis van het verkeersbord C23 is echter nog niet volledig in overeenstemming met het verdrag van Wenen. De tekst spreekt immers over 'vrachtvoertuigen'. Deze term staat nergens in het Belgische verkeers- (en/of verwant) reglement dus het is niet aangewezen om deze over te nemen. De huidige formulering 'voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken' is echter ruimer dan het begrip in de verdragstekst.

De vraag wordt gesteld waarom het inhaalverbod bij neerslag zou gelden voor 'voertuigen en slepen bestemd voor het vervoer van zaken', het verkeersbord C39 zou gelden voor 'voertuigen of slepen gebruikt voor het vervoer van zaken' en het doorgangsverbod zou gelden voor 'voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen'. Dit is verwarrend.

Men kan beargumenteren dat het conform maken van deze formuleringen doorheen het verkeersreglement een ingrijpende en delicate wijziging is die het doel van dit wetsvoorstel overstijgt. Echter komt de term 'voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken' slechts één maal voor in het verkeersreglement en is het ruimer dan wordt bedoeld in het verdrag van Wenen.



Daarom stellen we voor om het verkeersbord C23 te laten gelden voor 'voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen'. Deze formulering leunt dicht aan bij de verdragstekst en wordt elders in het verkeersreglement ook gebruikt.

De voorgestelde formulering van de betekenis van het verkeersbord C23 luidt dan als volgt:

*Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen.
Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.*

Over de wijziging in het KB van 18 december 2002

De aanpassing van het KB van 18 december 2002 om overtredingen op het bord C23 op geautomatiseerde wijze te mogen handhaven is verdedigbaar met het oog op een efficiënte en doeltreffende handhaving.

Er moet hierbij wel rekening worden gehouden met de uitzonderingen op het doorgangsverbod, zoals 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'.