

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 novembre 2003

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'installation obligatoire de sièges
pour enfants dans les voitures particulières**

(déposée par MM. Daan Schalck
et Philippe De Coene)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 november 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de verplichte installatie van
kinderzitjes in personenwagens**

(ingediend door de heren Daan Schalck
en Philippe De Coene)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>
<i>DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA : Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN : Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN : Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM : Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM : Commissievergadering (beige kaft)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en le modifiant légèrement, le texte de la proposition DOC 50 2215/001 du 8 janvier 2003.

En 2000, en Belgique, seize enfants âgés de douze ans, voire moins, ont trouvé la mort dans un accident de la route ; 186 enfants ont été gravement blessés. Si l'on ventile ces chiffres en fonction des différents modes de transport, il s'avère que pratiquement la moitié de ces enfants (43%) ont été blessés alors qu'ils étaient passagers dans une voiture particulière.

Ces chiffres illustrent la nécessité de protéger efficacement les enfants dans les voitures particulières. La protection idéale varie en fonction de l'âge et des caractéristiques physiques des enfants :

Il est préférable de transporter les bébés de 0 à 10 kg dans un siège pour enfant placé dos à la route ou d'un couffin à fixer conçu spécialement à cet effet (système ISOFIX). En voyageant le dos à la route, le bébé est protégé contre les lésions du dos en cas de collision ; par contre, lorsque le siège est équipé d'un airbag, il est fortement déconseillé de placer le bébé dos à la route.

Pour les enfants de 10 à 18 kg environ, le siège pour enfant placé dos à la route constitue également la solution idéale. Ces sièges étant difficiles à trouver dans le commerce, les enfants de cet âge sont cependant généralement installés dans des sièges placés face à la route et attachés à l'aide de quatre ou cinq ceintures.

La protection des enfants de 15 kg et plus, dont la taille est égale ou supérieure à 1,10 mètre, peut être assurée en combinant l'usage de coussins rehausseurs à celui d'une ceinture de sécurité à trois points d'ancrage. L'enfant est alors trop grand pour être installé dans un siège pour enfant : dès que la tête de ce dernier dépasse de plus d'un tiers l'extrémité supérieure du siège, celui-ci ne le protège plus de manière suffisante, et l'enfant risque alors d'être blessé à la tête ou à la nuque en cas d'accident.

Dès que leur taille est égale ou supérieure à 1,50 mètre, les enfants peuvent porter la ceinture de sécurité, leur protection ne nécessitant aucun équipement supplémentaire.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met enkele wijzigingen, de tekst over van DOC 50 2215/001 van 8 januari 2003.

In 2000 vonden in ons land 16 kinderen van 12 jaar en jonger de dood in het verkeer; 186 kinderen raakten ernstig gewond. Opgesplitst naar vervoerswijze blijkt bijna de helft van deze kinderen (43%) zijn/haar verwondingen op te lopen als passagier in een personenwagen.

Deze cijfers illustreren de noodzaak om kinderen in personenwagens op een afdoende manier te beschermen. De beste beveiliging varieert volgens de leeftijd en de lichaamskenmerken van de kinderen.

Baby's tot ongeveer 10 kg worden best vervoerd in een kinderzitje dat tegen de rijrichting in geplaatst is of in een speciaal daarvoor geconstrueerde, verankerde reiswieg (ISOFIX-systeem). Door rugwaarts mee te rijden wordt de baby bij een aanrijding beschermd tegen rugletsels; enkel wanneer de zitplaats uitgerust is met een airbag is het rugwaarts meerijden absoluut te vermijden.

Ook voor kinderen van ongeveer 10 tot 18 kg is een kinderzitje dat tegen de rijrichting in wordt geplaatst de beste oplossing. Dergelijke zitjes zijn echter moeilijk te vinden in de handel; doorgaans maakt men gebruik van een kinderzitje dat in de rijrichting wordt geplaatst en waarin het kind met 4 of 5 riemen wordt vastgemaakt.

Vanaf een gewicht van 15 kg en een lengte van 1,10 meter kan het kind beveiligd worden d.m.v. een verhogingskussen in combinatie met een driepuntsgordel. Het kind is dan te groot geworden voor een kinderzitje: van zodra het hoofd meer dan één derde uitsteekt boven de rand van het zitje, biedt het onvoldoende veiligheid en creëert het een risico op hoofd- en nekletsels bij een aanrijding.

Vanaf een lengte van 1,50 meter kunnen de kinderen de veiligheidsgordel dragen, zonder verdere bescherming.

L'art. 35.1.1. du Code de la route (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière) dispose que les enfants de moins de 3 ans doivent être transportés dans un système de retenue homologué pour enfants, adapté à leur taille et à leur poids *si le véhicule en est équipé*. Les enfants âgés de 3 ans ou plus et de moins de 12 ans doivent être transportés dans un système de retenue homologué, adapté à leur taille et à leur poids, ou porter la ceinture de sécurité.

L'art. 44.2. du code de la route interdit au conducteur de laisser des enfants de moins de 12 ans prendre place à l'avant d'un véhicule automobile sauf si celui-ci est équipé à l'avant de ceintures de sécurité ou d'un système de retenue homologué pour être placé à l'avant.

Autrement dit :

- les enfants âgés de 0 à 3 ans ne peuvent prendre place à l'avant d'un véhicule automobile que s'ils sont transportés dans un système de retenue homologué pour enfants, adapté à leur taille et à leur poids ;
- les enfants âgés de 0 à 3 ans doivent prendre place à l'arrière d'un véhicule automobile, dans un système de retenue homologué pour enfants, adapté à leur taille et à leur poids, lorsque le véhicule en est équipé ; si tel n'est pas le cas, ils peuvent prendre place, sans protection, à l'arrière du véhicule !;
- les enfants âgés de 3 à 12 ans doivent être transportés dans un système de retenue homologué pour enfants, adapté à leur taille et à leur poids si le véhicule en est équipé ; si tel n'est pas le cas, ils doivent porter la ceinture de sécurité à l'avant ou à l'arrière du véhicule.

Le code de la route est muet en ce qui concerne le fait qu'il est préférable de placer dos à la route les sièges pour enfants jusqu'à l'âge de 3 ans. Le code de la route n'aborde pas non plus le problème des airbags. Il est inadmissible qu'un siège pour enfants soit placé dos à la route à un endroit protégé par un airbag. La force de projection d'un airbag qui se déploie serait en effet fatale pour l'enfant transporté dans le siège.

Enfin, l'article 44.1 du Code de la route définit la règle dite des «2/3». Pour calculer le nombre maximal de passagers sur le siège arrière, un enfant de moins de douze ans ne compte que pour deux tiers, avec arrondissement du résultat du calcul à l'unité supérieure. L'arrêté royal du 18 décembre 2002 prévoit toutefois la suppression de cette règle au 1^{er} septembre 2005.

Art. 35.1.1. van de Wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) bepaalt dat kinderen van minder dan 3 jaar moeten vervoerd worden in een aan hun grootte en gewicht aangepast goedgekeurd beveiligingssysteem *indien de auto daarmee uitgerust is*. Kinderen van meer dan 3 jaar en minder dan 12 jaar moeten vervoerd worden in een voor hun grootte en hun gewicht goedgekeurd beveiligingssysteem, of de veiligheidsgordel dragen.

Art. 44.2. van de wegcode verbiedt de bestuurder kinderen van minder dan 12 jaar voorin plaats te laten nemen in een auto, tenzij deze uitgerust is met veiligheidsgordels of met een bevestigingssysteem dat goedgekeurd is om vooraan geplaatst te worden.

Met andere woorden:

- kinderen van 0 tot 3 jaar mogen voorin enkel meerijden wanneer ze geplaatst worden in een aan hun grootte en gewicht aangepast goedgekeurd kinderzitje;
- kinderen van 0 tot 3 jaar moeten achterin geplaatst worden in een aan hun grootte gewicht aangepast goedgekeurd kinderzitje wanneer het voertuig ermee uitgerust is; is dit niet het geval, dan mogen ze achterin onbeschermd meerijden!;
- kinderen van 3 tot 12 jaar moeten meerijden in een aan hun grootte en gewicht aangepast kinderzitje wanneer het voertuig ermee uitgerust is; is dit niet het geval dan moeten ze voor- of achterin de veiligheidsgordel dragen.

Over het feit dat kinderzitjes tot de leeftijd van 3 jaar bij voorkeur tegen de rijrichting worden geplaatst, rept de wegcode met geen woord. Evenmin behandelt de wegcode het probleem van de airbags. Ontoelaatbaar is de situatie waarin een kinderzitje tegen de rijrichting in wordt geplaatst op een plaats die beschermd wordt door een airbag. De kracht waarmee een ontplooiende airbag een kinderzitje naar achter duwt, zou immers fataal zijn voor het kind.

Tenslotte omschrijft artikel 44.1 van de Wegcode de zogenaamde «2/3-regel». Om het aantal inzittende achterin te bepalen, wordt een kind van minder dan 12 jaar slechts voor 2/3 geteld, met een afronding van het resultaat van de berekening naar de hogere eenheid. Deze regel werd echter door het koninklijk besluit van 18 december 2002 afgeschaft per 1 september 2005.

La réglementation actuelle est, sur un certain nombre de points, inconciliable avec le souci d'assurer la sécurité des enfants dans la circulation. Dans le cadre des États généraux de la Sécurité routière, il a été souligné qu'à condition d'être adaptés et utilisés correctement, les sièges pour enfants permettaient de réduire de 70 % le risque de décès chez les enfants âgés de moins d'un an, et de 54 % chez les enfants d'un à quatre ans¹. On peut en effet difficilement nier l'efficacité des dispositifs de protection pour enfants lorsqu'ils sont adaptés et correctement utilisés : des tests montrent qu'ils protègent les enfants deux fois mieux que la ceinture de sécurité pour adultes. Les États généraux ont dès lors conclu que : «Si tous les enfants étaient attachés comme il se doit, on compterait, en moyenne, 50 % de victimes en moins parmi cette catégorie d'usagers.».

Fort heureusement, il s'avère que de nombreux (grands-) parents sont conscients de la vulnérabilité de leurs (petits-)enfants. Lorsqu'ils transportent ces derniers en voiture, de nombreux parents adaptent leur style de conduite en conséquence. Ils se montrent plus prudents et roulent non seulement plus lentement, mais aussi plus calmement. En outre, de 79 à 84 % des (grands-)parents veillent à ce que leurs (petits-)enfants soient bien attachés. Cependant, ce pourcentage diminue au fur et à mesure que les enfants grandissent, que la distance à parcourir diminue, et lorsque les (grands-)parents eux-mêmes, malgré l'obligation qui leur en est faite, ne portent pas la ceinture. Nous devons en outre tenir compte du fait qu'un grand nombre de (grands-)parents - estimé à 60-80 % d'entre eux ! - n'utilisent pas correctement les dispositifs de protection pour enfants.

Il s'impose dès lors de renforcer la législation relative au transport d'enfants dans des voitures particulières. La législation actuelle se fonde sur la directive européenne 91/671. Cette dernière a toutefois été récemment modifiée par la directive 2003/20. S'agissant du transport d'enfants dans des voitures particulières, cette directive dispose que les enfants doivent être retenus par un dispositif de retenue adapté lorsque le véhicule en est équipé. Lorsque tel n'est pas le cas :

- les enfants âgés de moins de trois ans ne peuvent plus voyager dans une voiture particulière ;
- les enfants âgés de 3 ans et plus et ayant une taille inférieure à 150 centimètres doivent prendre place à l'arrière (où ils peuvent au moins être retenus par une ceinture de sécurité).

¹ États généraux de la sécurité routière, « Dossier 7 - ceinture, sièges pour enfants, casque », texte du 29 janvier 2002.

De huidige regelgeving is op een aantal vlakken niet te verzoenen met de zorg om de verkeersveiligheid van de kinderen. In het kader van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werd vermeld dat aangepast en oordeelkundig gebruikte kinderzitjes het risico op overlijden bij kinderen jonger dan 1 jaar met 70% kan reduceren¹. Bij kinderen van 1 tot 4 jaar bedraagt de risicoreductie 54%. Het effect van aangepaste en oordeelkundig gebruikte beveiligingssystemen kan inderdaad moeilijk onderschat worden: tests wijzen uit dat ze de kinderen dubbel zo goed beschermen als de veiligheidsgordel volwassenen beschermt. De Staten-Generaal besluit dan ook: «alle kinderen aangepast beveiligen zou gemiddeld 50% minder slachtoffers maken onder kinderen.».

Gelukkig blijkt dat veel (groot)ouders zich bewust zijn van de kwetsbaarheid van kinderen. Wanneer zij hun kinderen met de wagen vervoeren, passen veel ouders hun rijstijl aan en gaan zij voorzichtiger, trager en rustiger rijden. 79 à 84% van de (groot)ouders zorgt er daarbij voor dat zijn/haar kind veilig vast geklikt zit. Dit percentage neemt af naarmate de kinderen ouder worden en de afgelegde afstand korter en naarmate de (groot)ouders zelf verzaken aan de gordelplicht. Bovendien moeten we rekening houden met een groot percentage (groot)ouders – geschat op 60 à 80% ! – die de beveiligingssystemen verkeerd gebruikt.

Een meer stringente wetgeving op het vervoer van kinderen in personenwagens dringt zich dan ook op. De basis voor de huidige wetgeving is terug te vinden in EU-richtlijn 91/671. Deze werd echter recent gewijzigd door EU-richtlijn 2003/20. Wat het vervoer van kinderen met personenwagens betreft, stelt deze Richtlijn dat kinderen geplaatst moeten worden in een aangepast beveiligingssysteem wanneer dit voorzien is. Wanneer dit niet het geval is:

- mogen kinderen van minder dan 3 jaar niet langer in een personenwagen vervoerd worden;
- moeten kinderen ouder dan 3 jaar en kleiner dan 150 cm achteraan plaatsnemen (waar ze tenminste nog beveiligd kunnen worden door een veiligheidsgordel).

¹ Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, «Dossier 7 – gordel, kinderzitjes, helm», tekstversie 29 januari 2002.

Pour ce qui est de ce dernier point, les États membres peuvent prévoir une exception et permettre que les enfants dont la taille est comprise entre 135 et 150 centimètres soient retenus par une ceinture de sécurité, que la voiture soit ou non équipée d'un système de retenue. La directive prévoit par ailleurs un certain nombre d'autres exemptions, dont l'application est laissée à l'initiative des États membres, notamment en ce qui concerne le transport dans des taxis, le transport occasionnel de courte distance effectué par des personnes autres que les parents et l'autorisation de transporter, à l'arrière du véhicule, un nombre de personnes supérieur au nombre de systèmes de retenue ou de ceintures de sécurité (dans notre pays, le règle dite des 2/3).

La directive dispose enfin que les enfants ne peuvent pas utiliser de dispositif de retenue dos à la route sur un siège passager protégé par un coussin de sécurité frontal, à moins que ce coussin n'ait été désactivé, y compris le cas où ce coussin est désactivé automatiquement de façon suffisante.

Les États membres doivent adapter leur législation à la nouvelle directive avant le 9 mai 2006.

Dans la présente proposition de résolution, nous insistons sur une transposition rapide en droit belge de la nouvelle directive, qui comble, en effet, un certain nombre de lacunes importantes de l'actuel Code de la route. La modification et l'amélioration majeures sont, sans aucun doute, l'exclusion de la possibilité de transporter des enfants âgés de moins de trois ans dans un véhicule n'étant pas équipé d'un siège pour enfant approprié. Une telle «liberté» est en effet inconciliable avec le souci d'assurer la sécurité des enfants.

Du point de vue de la sécurité routière, on ne peut également que se réjouir de l'interdiction d'utiliser un dispositif de retenue dos à la route sur un siège protégé par un coussin de sécurité frontal et de l'exclusion de la possibilité de transporter des enfants âgés de trois à douze ans sur le siège passager avant avec la ceinture de sécurité dont il est équipé.

Enfin, une remarque souvent formulée est que les dispositifs de protection pour les enfants sont onéreux, d'autant qu'il est nécessaire de tenir compte de l'adaptation constante de ces dispositifs en fonction de la croissance de l'enfant. Pour toute la période de zéro à douze ans, on peut estimer que le coût total oscille entre 300 et 450 euros par enfant. S'il est vrai que cette somme représente effectivement un montant non négligeable pour certains parents, même si l'on tient compte d'un étalement du coût sur douze ans, elle ne

Wat dit laatste betreft, kunnen de Lidstaten een uitzondering maken om kinderen tussen 135 cm en 150 cm te vervoeren met een veiligheidsgordel, los van het feit of de auto uitgerust is met een beveiligingssysteem. De Richtlijn voorziet daarnaast nog in een aantal uitzonderingen die de Lidstaten op eigen initiatief kunnen toestaan, o.a. op het vlak van het vervoer met taxi's, het incidenteel vervoer over korte afstand door andere mensen dan de ouders en het toelaten van meer personen op de achterbank dan er beveiligingssystemen of veiligheidsgordels zijn (in ons land: de zogenaamde 2/3-regel).

Tenslotte bepaalt Richtlijn 2003/20 dat kinderen niet in een naar achteren gericht kinderzitje mogen worden vervoerd, wanneer het voertuig uitgerust is met een voorairbag, tenzij deze airbag is uitgeschakeld of automatisch op toereikende wijze wordt uitgeschakeld.

De Lidstaten hebben tot 9 mei 2006 de tijd om hun wetgeving aan te passen aan de nieuwe Richtlijn.

In dit voorstel van resolutie dringen we aan op een spoedige omzetting van de nieuwe richtlijnen in de Belgische wetgeving. Ze vult immers een aantal belangrijke lacunes in de huidige Wegcode. De belangrijkste wijziging én verbetering is ongetwijfeld het uitsluiten van de mogelijkheid om kinderen tot 3 jaar zonder aangepast kinderzitje te vervoeren in een wagen. Dergelijke «vrijheid» is immers niet te verzoenen met de zorg voor de veiligheid van de kinderen.

Ook het verbieden van de combinatie airbag – kinderzitje tegen de rijrichting en het uitsluiten van de mogelijkheid om kinderen tussen de 3 en 12 jaar voorin met de veiligheidsgordel te vervoeren, kunnen vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid enkel worden toegejuicht.

Een veelgehoorde opmerking tenslotte, is dat beveiligingssystemen voor kinderen duur zijn, temeer omdat men rekening moet houden met de voortdurende aanpassing van de systemen aan de groei van het kind. Voor de volledige periode tussen 0 en 12 jaar mag men uitgaan van een totale kostprijs tussen de 300 en 450 euro per kind. Voor sommige ouders is dit inderdaad geen gering bedrag, zelfs wanneer men rekening houdt met een spreiding van de kostprijs over 12 jaar. Maar vergeleken met de overige kosten van het autobezit-

peut néanmoins constituer un obstacle, eu égard aux autres frais liés à la possession et à l'utilisation d'une automobile ainsi qu'à l'importance que les parents sont supposés accorder à la sécurité de leurs enfants. Il existe par ailleurs des possibilités, notamment par l'intermédiaire des mutualités, d'acheter ou de louer des dispositifs de protection des enfants à des conditions avantageuses. La directive 2003/20/CE prévoit en outre la possibilité de faire une exception aux obligations normales lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance effectué par d'autres personnes que les parents.

en gebruik en rekening houdend met de gevoeligheid die men van ouders mag verwachten voor de veiligheid van hun kinderen, mag dit echter geen obstakel zijn. Er dienen zich, o.a. via de mutualiteiten, bovendien mogelijkheden aan om tegen voordelige voorwaarden beveiligingssystemen te kopen of te huren. Richtlijn 2003/20/EG voorziet bovendien in de mogelijkheid om voor incidentele korte verplaatsingen door andere mensen dan de ouders een uitzondering te maken op de normale verplichtingen.

Daan SCHALCK (sp.a-spirit)
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de transposer aussi rapidement que possible en droit belge la directive 2003/20/CE du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes;
2. de se montrer particulièrement restrictif en ce qui concerne les exemptions facultatives que les États membres peuvent accorder en vertu de cette directive lors de sa transposition et de justifier ces exemptions de manière détaillée ;
3. d'instaurer en plus, lors de la transposition, l'obligation de transporter les enfants dont l'âge ne dépasse pas 3 ans dans des dispositifs de sécurité orientés vers l'arrière ;
4. d'inciter les conducteurs, par l'intermédiaire de l'Institut belge de la sécurité routière, à utiliser en permanence et de manière correcte les dispositifs de sécurité destinés aux enfants.

8 octobre 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS VRAAGT DE REGERING:

1. Richtlijn 2003/20/EG van 8 april 2003 tot wijziging van Richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton zo snel mogelijk om te zetten in Belgisch recht;
2. bijzonder restrictief om te gaan met de facultatieve vrijstellingen die krachtens deze Richtlijn door de Lidstaten kunnen worden toegestaan bij de omzetting ervan en deze vrijstellingen grondig te argumenteren;
3. bij de omzetting bijkomend de verplichting op te leggen om kinderen tot 3 jaar te vervoeren in naar achteren gerichte beveiligingssystemen;
4. via het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid de bestuurders aan te zetten tot het voortdurend en correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

8 oktober 2003

Daan SCHALCK (sp.a-spirit)
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)