

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 januari 2008

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit
van 1 december 1975 houdende algemeen
reglement betreffende de politie over
het wegverkeer en het gebruik van de
openbare weg, met het oog op de opheffing
van de uitzonderingen op het verplicht
dragen van de autogordel**

(ingediend door de heren Jef Van den Bergh,
Roel Deseyn en Christian Brotcorne)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 janvier 2008

PROPOSITION DE LOI

**modifiant 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,
en vue de supprimer des exceptions
au port obligatoire de la ceinture
de sécurité**

(déposée par MM. Jef Van den Bergh,
Roel Deseyn et Christian Brotcorne)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe een aantal uitzonderingen op het verplicht dragen van de autogordel op te heffen, aangezien die niet langer verantwoord zijn in het licht van de technische evolutie van de autogordels.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi tend à supprimer certaines exceptions à l'obligation de port de la ceinture de sécurité dès lors que l'évolution technique des ceintures de sécurité ne justifie plus lesdites exceptions.

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V-N-VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Plenum</i>
<i>COM</i> :	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT</i> :	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Séance plénière</i>
<i>COM</i> :	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT</i> :	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 51 2380/001, met enkele tekstaanpassingen als gevolg van wetwijzigingen die inmiddels hun beslag hebben gekregen.

Aan het preventieve effect van de autogordel wordt niet getwijfeld. «Algemeen genomen vermindert de gordel het risico op schedelletsel bij een ongeval met 41%, en het risico op overlijden of letsel met gemiddeld 50%. Wie de gordel draagt, kan ongevallen tot 100 km/u overleven. Zonder gordel bestaat het risico om om te komen in een ongeval vanaf 20 km/u.» (Begeleidingscomité van de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid 2002, dossier 7).

De bestuurders zijn, volgens een aantal enquêtes, wel overtuigd van het nut van de autogordel. Maar ook hier staan er tussen wet, overtuiging en daadwerkelijk gedrag een aantal «praktische bezwaren»: er worden verschillen gemeten van 20 tot 34 procentpunten tussen, enerzijds, het zelfverklaard gedrag en, anderzijds, de tellingen langs de weg. Steeds terugkerende gordelcampagnes, zowel inzake sensibilisering als inzake handhaving, zijn dus meer dan noodzakelijk en worden terecht ook daadwerkelijk gevoerd. Het BIVV heeft berekend dat, indien de gemiddelde gordeldracht (voorin en achterin) in ons land met 15 procentpunten zou toenemen, er jaarlijks 10 doden minder zouden vallen in het verkeer.

Artikel 35.2.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 voorzag vroeger in zeven uitzonderingen op de gordeldraagplicht. Enkele jaren geleden werd daarvan één uitzondering geschrapt.

Het koninklijk besluit van 22 augustus 2006 tot wijziging 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 behelst eveneens een wijziging van artikel 35.2.1., waarbij wordt voorzien in vier vrijstellingen van de gordeldraagplicht en van de verplichte kinderbeveiligingssystemen:

«1° de bestuurders die achteruitrijden;

2° de bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren;

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant compte tenu de modifications législatives, le texte de la proposition de loi DOC 51 2380/001.

Nous ne doutons pas de l'effet préventif de la ceinture de sécurité. «De manière générale, en cas d'accident, la ceinture réduit de 41% le risque de traumatisme crânien et d'environ 50% le risque de décès ou de lésions. Celui qui porte la ceinture a des chances de survivre à un accident jusqu'à 100 km/h. Sans ceinture, le risque d'être tué existe à partir de 20 km/h.» (Comité d'accompagnement des États généraux de la Sécurité routière 2002, dossier 7).

Un certain nombre d'enquêtes montrent que les automobilistes sont convaincus de l'utilité de la ceinture de sécurité. Mais, on constate également en l'occurrence qu'il existe une série de réticences d'ordre pratique qui font qu'il y a des différences puisqu'on note des écarts de l'ordre de 20 à 34 points de pourcentage entre, d'une part, le comportement que l'on dit avoir et, d'autre part, les comptages effectifs. Il est donc plus que nécessaire d'organiser des campagnes récurrentes sur le port de la ceinture, tant sur le plan de la sensibilisation que sur celui de la répression; des campagnes qui sont effectivement menées à juste titre. L'IBSR a calculé que si l'on augmentait de 15 points de pourcentage le port moyen de la ceinture (à l'avant et à l'arrière) dans notre pays, il y aurait 10 morts en moins par an sur les routes.

L'article 35.2.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 prévoyait jadis sept exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité. Il y a quelques années, une de ces exceptions a été supprimée.

L'arrêté royal du 22 août 2006 modifiant 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 a également modifié l'article 35.2.1. en y déterminant quatre cas d'exemption du port obligatoire de la ceinture et du système de retenue pour enfants:

1. Les conducteurs qui effectuent une marche arrière;

2. Les conducteurs de taxis, lorsqu'ils transportent un client;

3° de bestuurders en de passagiers van de prioritaire voertuigen, bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;

4° de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige [...] tegenindicaties»

Het koninklijk besluit van 8 juni 2007 tot wijziging 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, voegt in voormeld artikel 35.2.1., eerste lid, een nieuwe, vijfde uitzondering op de gordeldraagplicht in voor: «de beambten van De Post, wanneer zij, in het kader van de postbedeling en postophaling, achtereenvolgens, op plaatsen die op korte afstand van elkander gelegen zijn, postzendingen uitreiken of ophalen».

Sinds 1 juni 2003 hoefden de beambten van De Post al geen helm meer te dragen op de bromfiets, als gevolg van de wijziging van artikel 36 van voormeld koninklijk besluit van 1 december 1975:

«Art. 36. — (...) Worden evenwel vrijgesteld van de draagplicht van de valhelm bij het besturen van een bromfiets:

– de beambten van De Post, in het kader van de postbedeling, wanneer zij achtereenvolgens op plaatsen die op korte afstand van elkander gelegen zijn, postzendingen uitreiken of ophalen.»

Sinds 27 juni 2007 is het koninklijk besluit van 8 juni 2007 van kracht en zijn ook zij niet langer verplicht de gordel te dragen.

Volgens de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid ware het interessant meer in detail na te gaan of die vrijstellingen wel gegrond zijn.

Wij menen dat ook de meeste andere uitzonderingen geschrapt kunnen en moeten worden. Er is inderdaad een tijd geweest dat deze uitzonderingen nog verantwoord konden worden. De eerste autogordels snoerden de inzittenden gewoon vast, zodat zij zich nauwelijks nog konden omdraaien (zeer hinderlijk voor taxibestuurders op het moment dat zij moesten ontvangen en voor het achteruitrijden). Het was bovendien een tijdrovende klus om die gordels vast te klikken en weer los te maken: voor hulpdiensten en huis-aan-huis-bezorgers over kleine afstanden was dat allesbehalve comfortabel. Maar de technologie van de autogordel is er intussen drastisch op vooruitgegaan. De driepuntsgordel is zo comfortabel en vlot vast te klikken en los te maken, dat op de gordeldraagplicht helemaal geen uitzonderingen hoeven te bestaan. De gordel knelt niet bij het achteruitrijden (eerste

3. Les conducteurs et les passagers de véhicules prioritaires, visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie;

4. Les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée, en raison d'une contre-indication grave.

L'arrêté royal du 8 juin 2007 modifiant 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 prévoit, à l'article 35.2.1, alinéa 1^{er}, une nouvelle et 5^{ème} exemption du port de la ceinture de sécurité pour «les agents de la Poste, lorsque, dans le cadre de la distribution et de la levée du courrier, ils distribuent ou re-lèvent des envois postaux successivement à des endroits situés à une courte distance les uns des autres».

Les agents de la poste étaient, depuis le 1^{er} juin 2003, déjà dispensés du port du casque à cyclomoteur, par modification de l'article 36 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité:

«Art. 36. — (...) toutefois, sont dispensés du port du casque en cas de conduite d'un cyclomoteur:

– les agents de La Poste, lorsque dans le cadre de leur tournée, ils sont amenés à déposer ou relever du courrier successivement à des endroits situés à courte distance l'un de l'autre.»

Depuis le 27 juin 2007, l'arrêté royal du 8 juin 2007 étant entré en vigueur, les voilà également dispensés du port de la ceinture de sécurité.

Selon la Commission fédérale pour la Sécurité routière, il serait intéressant d'examiner plus en détail le problème du bien-fondé de ces dispenses.

Nous estimons que la plupart de ces exceptions peuvent et doivent également être supprimées. Il y a eu une époque, en effet, où ces exceptions pouvaient encore être justifiées. Les premières ceintures de sécurité automobiles attachaient tout simplement les occupants, les empêchant pratiquement de se retourner (ce qui était très gênant pour les chauffeurs de taxi quand ils devaient accueillir un client et pour la marche arrière). De plus, il fallait beaucoup de temps pour boucler et détacher ces ceintures: c'était loin d'être pratique pour les services de secours et les livreurs à domicile sur de courtes distances. Mais entre-temps, la technologie de la ceinture automobile a progressé de manière radicale. La ceinture de sécurité à trois points d'ancrage est tellement confortable et tellement facile à boucler et à détacher que le port obligatoire de la ceinture ne doit plus souffrir

uitzondering), en evenmin als de taxibestuurder het geld moet ontvangen van zijn passagier (tweede uitzondering). Ook de derde uitzondering, die betrekking heeft op de bestuurders en passagiers van prioritaire voertuigen, «als hun opdracht het rechtvaardigt», is volgens ons niet langer noodzakelijk - althans wat de bestuurder betreft. Voor politieagenten en hulpdiensten geldt bij uitstek dat zij in dat verband een voorbeeldfunctie hebben, en men kan moeilijk volhouden dat het dragen van de gordel een hinder kan zijn bij het uitvoeren van hun taken.

De vierde uitzondering blijft volgens ons nog steeds te rechtvaardigen, te weten die welke wordt toegekend om medische redenen, waarvan de indiener de appreciatie wil overlaten aan de medische wereld. De instantie die de uitzondering om medische redenen verleent en die ver genoeg van de betrokkene afstaat, is de minister die bevoegd is voor Verkeer of diens gemachtigde. Diezelfde minister bepaalt de nadere toekenningsregels en het stramien volgens hetwelk afwijkingen kunnen worden toegekend.

Wat de vijfde uitzondering betreft, betreurt de indiener dat daarover in het parlement geen debat heeft plaatsgevonden. Het desbetreffende koninklijk besluit werd uitgevaardigd drie dagen vóór de federale parlementsverkiezingen van 2007, dus in tempore suspecto. Bovendien komt de formulering van de vrijstelling discriminerend over ten aanzien van de postbeambten die werken voor privéfirma's die concurrenten zijn van De Post. Op zijn minst lijken de woorden «achtereenvolgens, op plaatsen die op korte afstand van elkander gelegen zijn» vaag. Voorts gaat een dergelijke afwijking kennelijk lijnrecht in tegen de tendens om de veiligheidsgordel wel degelijk te gebruiken - een verplichting die geleidelijk is opgelegd aan alle bestuurders en passagiers en die het aantal uitzonderingen op de gordeldraagplicht almaar heeft verminderd. Voormelde afwijking lijkt dan ook haaks te staan op de doelstellingen die de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 heeft vooropgezet. In het dossier «Gordeldracht en gebruik van veiligheidsuitrustingen» heeft de Commissie er duidelijk voor gepleit dat het aantal uitzonderingen op de wet inzake de gordeldraagplicht nauwkeurig moet worden omschreven en tot een strikt minimum moet worden herleid. Drie maanden later werd die aanbeveling jammer genoeg niet gevolgd.

Uit een meer pragmatisch veiligheidsoogpunt is het tevens van belang eraan te herinneren dat de impact van een tegen een gemiddelde snelheid rijdend voertuig op een traag rijdend of zelfs stilstaand voertuig ernstiger

aucune exception. La ceinture ne serre plus le conducteur lors de la marche arrière (première exception), ni lorsque le conducteur de taxi doit recevoir de l'argent de son passager (deuxième exception). Nous estimons également que la troisième exception, qui concerne les conducteurs et les passagers des véhicules prioritaires, «lorsque la nature de leur mission le justifie», n'est plus vraiment nécessaire dans le chef des conducteurs. En ce qui concerne les agents de police et les services de secours, ils ont, par excellence, un rôle d'exemple à jouer en la matière, et l'on peut difficilement soutenir que le port de la ceinture de sécurité peut constituer une gêne dans l'exercice de leurs missions.

La quatrième exception se justifie encore à nos yeux en ce qu'elle est accordée pour des raisons médicales (quatrième exception), dont nous entendons laisser l'appréciation au monde médical. L'instance qui accorde l'exception pour raisons médicales et est suffisamment distante de l'intéressé qui souhaite en bénéficier est le ministre en charge des Communications ou son délégué. C'est également ce même ministre qui détermine les modalités d'octroi ainsi que le modèle de la dérogation.

Concernant la cinquième exception, nous regrettons qu'aucun débat n'ait eu lieu au Parlement. L'arrêté royal la concernant a été pris en période suspecte électorale à trois jours du scrutin fédéral 2007. En outre, cette exemption, telle qu'elle est rédigée peut paraître discriminatoire vis-à-vis des agents des services postaux travaillant pour des firmes privées concurrentes de La Poste. A tout le moins les mots utilisés «successivement à des endroits situés à une courte distance les uns des autres» nous semblent flous. De plus, une telle exception semble clairement aller en sens inverse de la tendance en matière d'utilisation de la ceinture de sécurité qui est progressivement imposée à tous les conducteurs et passagers et qui a vu les exceptions concernant l'obligation de port de la ceinture de plus en plus réduites. Cela semble aller à contresens avec les objectifs préconisés lors des Etats généraux de la Sécurité routière 2007 par la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Dans le dossier «ceinture et dispositifs de retenue pour enfants, la Commission fédérale pour la Sécurité routière recommande clairement «de préciser et de réduire au strict minimum les exceptions à la loi relative à la ceinture de sécurité». Trois mois plus tard, cette recommandation a été malheureusement ignorée.

Egalement, d'un point de vue sécuritaire plus pragmatique, nous tenons à rappeler que lors d'un impact d'un véhicule circulant à vitesse moyenne avec un véhicule roulant à faible allure, voire quasiment à l'arrêt,

gevolgen heeft voor de passagiers van de twee laatstgenoemde voertuigen. Bij een aanrijding zal het voertuig met de minste inertie (massa * snelheid) immers de meeste schade oplopen.

les dommages occasionnés sont plus importants pour les passagers de ce dernier véhicule roulant à faible allure, voire quasiment à l'arrêt. En effet, au moment de l'impact, le véhicule qui aura l'inertie (Masse * vitesse) la plus faible sera le véhicule le plus touché.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V - N-VA)
Roel DESEYN (CD&V - N-VA)
Christian BROTCORNE (cdH)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 35.2.1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 juni 2007, worden de punten 1°, 2° en 5° weggelaten.

Art. 3

In artikel 35.2.1, eerste lid, 3°, van hetzelfde koninklijk besluit, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 juni 2007, worden de woorden «de bestuurders en» weggelaten.

18 december 2007

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

A l'article 35.2.1, alinéa 1^{er}, 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 8 juin 2007, les 1°, 2° et 5° sont supprimés.

Art. 3

A l'article 35.2.1, alinéa 1^{er}, 3°, du même arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 8 juin 2007, les mots «les conducteurs et» sont supprimés.

18 décembre 2007

Jef VAN DEN BERGH (CD&V - N-VA)
Roel DESEYN (CD&V - N-VA)
Christian BROTCORNE (cdH)