

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

29 mars 2006

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
les exceptions au port obligatoire de
la ceinture de sécurité**

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

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

29 maart 2006

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
en Roel Deseyn)

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à supprimer la plupart des exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité. Les auteurs de la proposition de loi estiment que le confort de la ceinture s'est tellement amélioré que seule se justifie encore une exception pour raisons médicales.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de meeste uitzonderingen op het verplicht dragen van de autogordel op te heffen. Volgens de indieners van het wetsvoorstel is het comfort van de gordel er zo op vooruit gegaan dat enkel nog een uitzondering om medische redenen te rechtvaardigen valt.

<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 Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

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: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

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 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 a accordé jadis sept exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité. Il y a quelques années, une de ces exceptions a été supprimée. Nous estimons que les autres 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 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). En raison de la facilité avec laquelle elle se boucle et se déta-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

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 zelf verklaard gedrag en anderzijds de daadwerkelijke tellingen. 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 heeft ooit zeven uitzonderingen op de gordeldraagplicht toegekend. Enkele jaren geleden werd daarvan één uitzondering geschrapt. Wij menen dat ook de 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 de gordeldraagplicht helemaal geen uitzonderingen meer moet kennen. Hij knelt niet bij het achteruitrijden (eerste uitzondering), en evenmin als de taxibestuurder het geld moet ontvangen van zijn passagier (tweede uitzondering). Hij is, omwille van de vlotheid van het aanklikken en losmaken, ook niet meer hinderlijk voor mensen die op korte afstand bestellingen aan huis moeten doen (derde uitzondering). Ook

che, elle ne gêne plus non plus les personnes qui livrent à domicile sur de courtes distances (troisième exception). L'exception peut également être supprimée pour les conducteurs de petite taille. Leur véhicule est en effet adapté en conséquence (les pédales, le volant, le fermoir de la ceinture de sécurité etc...) et de plus, ces conducteurs doivent prendre place sur un rehausseur, de manière à voir la circulation, à l'instar des autres conducteurs. Moyennant ces adaptations, la ceinture de sécurité automobile ne pose plus aucun problème. Nous estimons également que la dernière exception, qui concerne les conducteurs et les passagers des véhicules prioritaires, «lorsque la nature de leur mission le justifie», n'est plus nécessaire. 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 seule exception qui se justifie encore est celle qui est accordée pour des raisons médicales (cinquième exception), dont nous entendons laisser l'appréciation au monde médical. Mais il y lieu, à cet égard, de déterminer l'instance qui accorde l'exception pour raisons médicales et est suffisamment distante de l'intéressé qui souhaite en bénéficier. À notre estime, l'instance la plus indiquée, dans ce cadre, est le CARA (Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules), un département de l'IBSR chargé de contrôler l'aptitude à la conduite des personnes atteintes de certains défauts physiques et infirmités et des personnes présentant un handicap, dont un grand nombre sont demandeurs ou détenteurs d'une attestation de dispense du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Il appartient bien entendu au ministre de fixer les modalités de cette dispense pour raisons médicales. Nous préconisons toutefois le système suivant:

1° un groupe de travail technique médical chargé de déterminer les affections susceptibles de donner lieu à une dispense doit être créé au sein du CARA;

2° le médecin choisi par l'intéressé décrit de façon circonstanciée la nécessité médicale d'obtenir une dispense. La demande, accompagnée du certificat médical de l'intéressé, doit être adressée au médecin attaché au CARA;

3° le médecin de cette institution délivre les dispenses et fixe la durée de validité de celles-ci. Les demandes afférentes à des affections ne figurant pas sur la

pour bestuurders die klein zijn van gestalte, mag de uitzondering vervallen. Hun voertuig wordt immers dermate aangepast (de pedalen, het stuur, het slot van de autogordel e.d.), en bovendien moeten zij op een zitverhoging plaatsnemen, dat zij zoals andere bestuurders zicht hebben op het verkeer. Mits deze aanpassingen is de autogordel geen enkel probleem meer. Ook de laatste uitzondering, die betrekking heeft op de bestuurders en passagiers van prioritaire voertuigen, «als hun opdracht het rechtvaardigt», is volgens ons niet langer noodzakelijk. Voor politieagenten en hulpdiensten geldt bij uitstek dat zij ter zake 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 enige uitzondering die nog te rechtvaardigen blijft, is die om medische redenen (vijfde uitzondering), waarvan wij de appreciatie willen overlaten aan de medische wereld. Maar daar dient een maatregel te worden genomen in verband met de instantie die de uitzondering om medische redenen verleent, en die ver genoeg afstaat van de betrokkene die zulke uitzondering wenst. O.i. is de meest aangewezen instantie in dat verband het CARA (Centrum voor Aanpassing aan het Rijden van gehandicapte Automobilisten), afdeling van het BIVV, dat belast is met de controle van de rijgeschiktheid van personen die onderhevig zijn aan bepaalde lichaamsgebreken en kwalen en van personen met een handicap, waarvan een groot deel ervan aanvragers zijn van of houder van een attest voor vrijstelling van de gordeldracht.

Het is uiteraard aan de minister om de nadere regels van deze vrijstelling om medische redenen vast te stellen. Wel bepleiten wij een regeling als volgt:

1° binnen de schoot van het CARA dient een medisch technische werkgroep opgericht te worden die de aandoeningen bepaalt die aanleiding kunnen geven tot een vrijstelling;

2° de arts, gekozen door de betrokkene, beschrijft op een grondige wijze de medische noodzaak voor het verkrijgen van een vrijstelling. De aanvraag dient, vergezeld van diens medische attest, gericht te worden tot de arts verbonden aan het CARA;

3° de arts van deze instelling levert de vrijstellingen af en bepaalt tevens de geldigheidsduur van de vrijstelling. Voor deze aandoeningen die niet vermeld staan in

liste des motifs de dispense éventuels et dont le bien-fondé ne ressort pas de la motivation donnée peuvent être soumises au groupe de travail par le médecin. La décision du médecin peut faire l'objet d'un recours devant ce groupe de travail, moyennant le paiement d'une contribution;

4° la demande de dispense peut être introduite moyennant le paiement d'une contribution destinée à couvrir les frais liés à l'appréciation de cette demande. Le ministre détermine le coût de la délivrance d'un certificat de dispense, ainsi que celui du recours.

de lijst van mogelijke redenen voor vrijstelling en waarbij uit de motivering de gegrondheid van de aanvraag niet blijkt kan de arts deze aanvraag voorleggen aan de werkgroep. Beroep tegen de beslissing van de arts kan aangetekend worden bij deze werkgroep mits het betalen van een bijdrage;

4° de aanvraag tot vrijstelling kan gebeuren mits het betalen van een bijdrage vereist voor het dekken van de kosten verbonden aan de beoordeling van de aanvraag tot vrijstelling. De minister bepaalt de kostprijs voor het afleveren van een attest van vrijstelling en het beroep.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 35.2.1 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, les 1°, 2°, 3°, 4° et 7° sont supprimés.

7 mars 2006

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 35.2.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, vervallen de punten 1°, 2°, 3°, 4° en 7°.

7 maart 2006

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)