

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 november 2007

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit van
1 december 1975 houdende algemeen
reglement betreffende de politie van het
wegverkeer, betreffende het gebruik van
dimlichten overdag**

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

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	7

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 novembre 2007

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975
portant règlement général sur la police de
la circulation routière en ce qui concerne
l'emploi des feux de croisement de jour**

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

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	7

<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

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt het verhogen van de zichtbaarheid in het verkeer door bestuurders van motorrijtuigen te verplichten om, gedurende de wintermaanden, ook overdag met ontstoken dimlichten te rijden.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à augmenter la visibilité dans la circulation en obligeant les conducteurs de véhicules à moteur, à rouler, pendant les mois d'hiver, avec les feux de croisement allumés le jour également.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt, in aangepaste vorm, de tekst over van het voorstel DOC 51 1667/001.

Verkeersveiligheid was, is en blijft een samenspel van verschillende factoren: de mens, het voertuig, en de infrastructuur spelen mee voorafgaand, tijdens en na het ongeval. Op al deze elementen moet het beleid zich afstemmen, wil het alle bestaande mogelijkheden gebruiken om het aantal verkeersdoden te doen dalen.

De laatste jaren handelde de discussie in ons land overwegend over de superboetes, de snelheid en de snelheidscontrole, en in mindere mate alcohol, drugs en de rij- en rusttijden voor vrachtwagens. Wat de rijopleiding betreft, gaat het nogal eenzijdig over de kostprijs ervan (waarmee niet gezegd is dat het beleid dit niet moet verhelpen, integendeel zelfs).

Dit wetsvoorstel heeft de bedoeling om de taak van de bestuurder te vergemakkelijken door het verplichte gebruik van de verlichting van motorvoertuigen overdag. De bedoeling hiervan is duidelijk: zorgen voor een grotere zichtbaarheid.

Het thema is niet nieuw. De regel is reeds enkele decennia van toepassing in de Scandinavische landen. En op het einde van de jaren tachtig lanceerde de toenmalige verkeersminister Jean-Luc Dehaene de idee om de verplichting ook bij ons in te voeren. Daarover werd toen vinnig gediscussieerd; de toenmalige vertegenwoordigers van fietsers en voetgangers (voorzover die al bestonden) waren tegenstanders, omdat zij vreesden dat gemotoriseerde voertuigen weliswaar beter, maar dat zijzelf slechter zouden opgemerkt worden door de autobestuurders. En ook het argument van de grotere energiekost werd tegen het voorstel van de verkeersminister uitgespeeld. Ondertussen zijn we zowat vijftien jaar verder, en kunnen de effecten van zulke maatregel beter in kaart gebracht worden. Bovendien is de gevoeligheid voor het thema van de verkeersveiligheid in de samenleving ook fel toegenomen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adoptant, le texte de la proposition DOC 51 1667/001.

La sécurité routière était, est et reste le résultat de la combinaison de différents facteurs : l'homme, le véhicule et l'infrastructure jouent chacun un rôle avant, pendant et après l'accident. La politique menée doit tenir compte de tous ces éléments, si elle veut utiliser toutes les possibilités existantes pour réduire le nombre de tués sur les routes.

Ces dernières années, dans notre pays, la discussion a porté essentiellement sur les superamendes, la vitesse et le contrôle de la vitesse, et, dans une moindre mesure, sur l'alcool, les drogues et les temps de conduite et de repos pour les camions. En ce qui concerne la formation à la conduite, on discute de manière assez unilatérale du coût de celle-ci (ce qui ne veut pas dire que la politique ne doit pas résoudre ce problème, bien au contraire).

La présente proposition de loi a pour but de faciliter la tâche du conducteur en rendant obligatoire l'emploi des feux de croisement des véhicules à moteur de jour. L'objectif d'une telle mesure est évident: accroître la visibilité de ces véhicules.

Ce thème n'est pas nouveau. Cette règle est déjà appliquée depuis quelques décennies dans les pays scandinaves. Et à la fin des années 80, le ministre des Communications de l'époque, Jean-Luc Dehaene, a lancé l'idée d'instaurer cette obligation dans notre pays également. D'après discussions ont eu lieu sur ce thème à l'époque; les représentants des cyclistes et des piétons (pour autant qu'il y en eût à l'époque) s'opposaient à cette mesure, parce qu'ils craignaient que l'amélioration de la visibilité des véhicules motorisés ne se fasse au détriment de leur propre visibilité et que les conducteurs automobiles ne les voient dès lors moins bien. La proposition du ministre des Communications s'est également heurtée à l'argument de l'augmentation du coût énergétique. Entre-temps, quelque quinze ans ont passé, et l'on peut mieux identifier les effets d'une telle mesure. En outre, la société est devenue beaucoup plus sensible au thème de la sécurité routière.

De *European Transport Safety Council* (ETSC)¹ heeft in 2003 de effecten van het verplichte rijden met ontstoken dimlichten berekend². Wanneer 90% van de bestuurders de verplichting in Europa zou naleven zou, wetende dat 40% van de verkeersdoden overdag vallen, zulke verplichting in de Europese Unie (nieuwe lidstaten niet meegerekend, want daarop is de studie niet op gemaakt), neerkomen op een jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden met 2.827 eenheden op een totaal van 39.265 verkeersdoden. Dat is een daling met meer dan 7%. Vermits het aantal verkeersdoden overdag in ons land niet 40% maar wel 49,5% bedraagt, zou de daling in ons land minstens 8% per jaar of meer dan 100 verkeersdoden bedragen.

Tegen zulke verplichting worden steeds dezelfde argumenten uitgespeeld. Op de eerste plaats is er het kostenplaatje. Het energiegebruik zal lichtjes stijgen. De ETSC-studie heeft berekend dat het brandstofverbruik zal stijgen met 0,1 liter per uur rijden. Bij de huidige brandstofprijs mag dat geschat worden op 0,12 EUR (4,5 oude BEF) per uur rijden. Wetende dat de gemiddelde snelheid per uur ongeveer 50 km per uur bedraagt, en dat een personenwagen in ons land gemiddeld niet aan deze afstand komt, dan blijft de kost voor de nieuwe regel per gemiddelde bestuurder beneden de 5 oude BEF per dag. Deze kosten kunnen nog eens met 38% gedrukt worden, als de bestuurder speciale dagrijlichten laat plaatsen. Hierdoor zijn alleen de dimlichten, en niet de achterlichten, de nummerplaatverlichting of de dashboardverlichting ingeschakeld.

Een hoger brandstofverbruik in functie van de verlichting overdag brengt natuurlijk ook meer uitstoot mee. Ook daarmee moeten we rekening houden, alhoewel deze in verhouding wel erg beperkt blijft, en nog gedrukt kan worden door de installatie van dagrijlichten. Bovendien moeten we er rekening mee houden dat de voertuigen die nu op de markt komen, steeds zuiniger zijn in gebruik, zodat er hoogstens gesproken kan worden van een lichtjes verminderde daling van de vervuiling per voertuig.

De motorliefhebbers zijn gekant tegen het verplichte rijden met aangestoken dimlichten omdat zij vrezen dat zij zelf, die nu reeds permanent met verlichting rijden dat voordeel zullen verliezen en dus minder zichtbaar zullen zijn in het verkeer indien auto's permanent met ingeschakelde lichten zouden rijden. Maar

¹ Een Europese non-profit-organisatie waar verschillende onderzoeksinstituten, verzekeringen, verkeersveiligheidsorganisaties e.d. in Europa deel van uitmaken. Voor België is het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid lid.

² «*Cost effective EU transport safety measures*», ETSC, 2003.

En 2003, le *European Transport Safety Council* (ETSC)¹ a calculé les répercussions de l'allumage obligatoire des feux de croisement². Si 90% des conducteurs respectaient cette obligation en Europe, sachant que 40% des victimes de la route sont tuées en journée, une telle obligation permettrait de réduire annuellement le nombre de tués de 2 827 unités sur un total de 39 265 tués au sein de l'Union européenne (à l'exclusion des nouveaux États membres, l'étude n'ayant pas porté sur ceux-ci). Il s'agit d'une baisse de plus de 7%. Étant donné que, dans notre pays, le nombre de tués en journée représente non pas 40% mais bien 49,5%, la baisse devrait atteindre au moins 8% par an dans notre pays, ce qui représenterait plus de 100 vies humaines sauvées.

Ce genre d'obligation se heurte systématiquement aux mêmes arguments. Tout d'abord, il y a le coût. La consommation d'énergie enregistrera une légère hausse. Il est ressorti de l'étude de l'ETSC que la consommation de carburant augmenterait de 0,1 l/h. Au prix actuel du carburant, cela peut être estimé à 0,12 euro (4,5 BEF) par heure. Sachant que la vitesse moyenne est de 50 km par heure, et qu'en moyenne, dans notre pays, une voiture particulière ne parcourt pas cette distance, la nouvelle règle occasionnerait un coût inférieur à 5 anciens francs belges par jour par conducteur moyen. Ce coût peut encore être réduit de 38% si le conducteur fait installer les phares de jour spéciaux. Ce système permet d'allumer uniquement les feux de croisement, à l'exclusion des feux arrière, de l'éclairage de la plaque d'immatriculation ou de l'illumination du tableau de bord.

Il va de soi que l'augmentation de la consommation de carburant due à l'allumage des feux en journée entraînera une augmentation des émissions de CO₂. Cet aspect doit également être pris en compte, même si, toutes proportions gardées, il est très limité et peut encore être réduit par l'installation de phares de jour. Il ne faut en outre pas perdre de vue que les véhicules qui sont actuellement mis sur le marché sont de plus en plus économes en termes de consommation, de sorte que l'on peut tout au plus parler d'un léger ralentissement de la réduction de la pollution par véhicule.

Roulant d'ores et déjà en permanence les phares allumés, les motocyclistes sont opposés à l'allumage obligatoire des feux de croisement, dès lors qu'ils craignent de perdre cet avantage et d'être moins visibles dans la circulation si les voitures ont également leurs phares allumés de façon permanente. Il n'existe ce-

¹ Une organisation européenne non marchande regroupant divers instituts de recherche, entreprises d'assurance et autres organismes de sécurité routière en Europe. Pour la Belgique, c'est l'Institut belge pour la sécurité routière qui en est membre.

² «*Cost effective EU transport safety measures*», ETSC, 2003.

daarvoor zijn er geen empirische bewijzen. Bovendien staat vast dat voor de motorbestuurders de eventuele eigen verminderde zichtbaarheid in alle geval geheel of gedeeltelijk gecompenseerd wordt door het feit dat zij zelf de gemotoriseerde vierwielers beter zullen zien, en dat zij zelf bijgevolg adequater zullen kunnen reageren.

Tegen het verplichte rijden met ontstoken dimlichten wordt ook ingebracht dat het systeem wel zinvol is in de noordelijke landen met hun zeer korte zomers en een lagere lichtsterkte dan in de meer zuidelijk gelegen landen. Hierop dient te worden geantwoord dat er momenteel in Frankrijk in die zin geëxperimenteerd wordt in enkele departementen. Bovendien – en dat is ook ons voorstel – zouden we er ook aan kunnen denken om het verplichting alleen in te voeren tijdens de herfst en de winter, nl. van 1 oktober tot 31 maart. Dat vermindert weliswaar de verkeersveiligheidseffecten, zonder dat er evenwel sprake is van een halvering; de winters zijn bij ons veel donkerder dan de zomers.

Op basis van de ETSC-studie kan men bij invoering van het verplichte rijden met ontstoken lichten overdag in ons land nog rekenen op een daling van minstens 60 verkeersdoden per jaar. En zelfs als in werkelijkheid dit resultaat slechts de helft zou bedragen – wat wij betwijfelen – dan nog is het meer dan de moeite om de regel in te voeren. Die beperking tot de herfst en wintermaanden betekent echter meteen dat ook de kosten van het systeem voor de gebruiker en ook de uitstoot zelf gehalveerd worden.

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

pendant pas de preuves empiriques en ce sens. De plus, pour les motocyclistes, il est certain que la perte éventuelle de visibilité sera de toute façon entièrement ou partiellement compensée par le fait qu'eux-mêmes verront mieux les quadricycles à moteur et pourront dès lors réagir de manière plus adéquate.

Les adversaires de l'obligation de rouler avec les feux de croisement allumés objectent également que le système se justifie surtout dans les pays septentrionaux où les étés sont très courts et où la luminosité est plus faible que dans les pays situés plus au sud. On leur répondra que des expériences en ce sens sont actuellement en cours dans plusieurs départements français. En outre – et cela fait aussi l'objet de notre proposition –, on pourrait également envisager de n'instaurer cette obligation que pendant l'automne et l'hiver, c'est-à-dire du 1^{er} octobre au 31 mars. Cela réduit sans doute l'incidence de la mesure sur la sécurité routière mais certainement pas de moitié; les hivers sont en effet beaucoup plus sombres que les étés dans nos régions.

Sur la base de l'étude de l'ETSC, l'introduction de l'obligation de rouler avec les feux de croisement allumés en journée permettrait d'encore diminuer le nombre de tués sur la route dans notre pays d'au moins 60 unités par an. Et même si l'on n'obtenait que la moitié de ce résultat – ce dont nous doutons –, cela vaudrait encore largement la peine d'introduire cette règle. Sa limitation à l'automne et à l'hiver signifierait toutefois aussi que les coûts du système supportés par l'utilisateur ainsi que les émissions mêmes seraient également réduits de moitié.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt artikel 30*bis* vervangen als volgt:

«Art. 30*bis*. — Gebruik van de dimlichten overdag – bromfietsen en motorfietsen die op de openbare weg rijden – bijzondere regel.

Buiten de omstandigheden bedoeld in artikel 30, moeten het dimlicht en het rode achterlicht van de tweewielige bromfietsen en van de motorfietsen bestendig gebruikt worden. Het grootlicht mag dan niet gebruikt worden.

Van 1 oktober tot 31 maart worden overdag steeds de dimlichten van de motorvoertuigen gebruikt».

28 november 2007

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

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 30*bis*, 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 est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 30*bis*. — Emploi des feux de croisement de jour – Cyclomoteurs et motocyclettes circulant sur la voie publique – règle particulière.

En dehors des circonstances visées à l'article 30, le feu de croisement et le feu rouge arrière des cyclomoteurs à deux roues et des motocyclettes doivent être utilisés en permanence. Le feu de route ne peut alors être utilisé.

Du 1^{er} octobre au 31 mars, les feux de croisement des véhicules à moteur doivent être utilisés de jour en permanence».

28 novembre 2007