

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 januari 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

(ingediend door de heer Daan Schalck
en mevrouw Karine Lalieux)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 janvier 2003

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

(déposée par M. Daan Schalck et
Mme Karine Lalieux)

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
cdH	:	Centre démocrate Humaniste
SP.A	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
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)	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)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

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

TOELICHTING

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 van 0 tot 10 kg (vanaf de geboorte tot ongeveer 9 maanden) worden best vervoerd in een kinderzitje dat tegen de rijrichting in geplaatst is of in een speciaal daarvoor geconstrueerde, verankerde reiswieg. 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;

– Voor kinderen van 10 tot 18 kg (van ongeveer 9 maanden tot 4 jaar) is het kinderzitje de beste oplossing, ook hier bij voorkeur geplaatst tegen de rijrichting en uitgerust met een 5-puntsgordel;

– Bij kinderen vanaf 18 kg (ongeveer 4 jaar) blijft het kinderzitje de beste techniek, maar kan men ook gebruik maken van een verhogingskussen met rugsteun, zij het dat dit minder bescherming geeft bij zijdelingse aanrijdingen.

Richtlijn 91/671 van de E.U. geeft de lidstaten een vrij ruime autonomie als het gaat over het – al dan niet verplichte – gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenwagens. In tegenstelling tot landen als Duitsland of Zweden heeft de Belgische wetgever gekozen voor een allesbehalve stringente invulling van deze richtlijn.

Volgens de wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) moeten kinderen van 0 tot 3 jaar voorin altijd vervoerd worden in een aangepast zitje, i.c. een kinderzitje of een aangepaste reiswieg. Achterin geldt deze verplichting enkel wanneer er een zitje geïnstalleerd is; zoniet volstaat het om de veiligheidsgordel te gebruiken.

DÉVELOPPEMENTS

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 (depuis la naissance jusqu'à environ neuf mois) dans un siège pour enfant placé dos à la route ou d'un couffin à fixer conçu spécialement à cet effet. 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 (d'environ neuf mois à quatre ans), le siège pour enfant est la solution idéale, dans ce cas-ci aussi il est préférable de le positionner dos à la route et de l'équiper d'une ceinture de sécurité à cinq points d'ancrage ;

– Pour les enfants de plus de 18 kg (environ quatre ans), le siège pour enfant reste la solution idéale. On peut toutefois avoir recours à des coussins rehausseurs équipés d'un appui pour le dos, bien que cette solution ne protège pas aussi bien l'enfant en cas de collision latérale.

La directive 91/671 de l'Union européenne laisse aux États membres une assez grande latitude lorsqu'il s'agit de l'utilisation, obligatoire ou non, de dispositifs de sécurité pour enfants dans les voitures personnelles. À l'inverse de pays comme l'Allemagne ou la Suède, le législateur belge a choisi d'interpréter cette directive de manière très souple.

Selon le code de la route (arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière), les enfants de moins de trois ans doivent toujours être transportés dans des sièges adaptés, c'est-à-dire un siège pour enfant ou un couffin adapté, lorsqu'ils se trouvent à l'avant. Lorsqu'ils se trouvent à l'arrière, cette obligation ne s'applique que si un siège est installé, dans le cas contraire, l'utilisation de la ceinture de sécurité suffit.

Deze keuzevrijheid geldt ook ten aanzien van kinderen van 3 tot 12 jaar. Wanneer er een aangepast beveiligingssysteem aanwezig is, zijn ze verplicht dit te gebruiken. Is dit systeem er niet, dan volstaat het gebruik van de veiligheidsgordel.

Daarnaast komt dan nog de zogenaamde «2/3-regel». Deze laat toe om op de achterbank meer kinderen te vervoeren dan het aantal zitplaatsen en veiligheidsgordels. Voor de berekening van het maximum aantal te vervoeren passagiers op de achterbank worden kinderen tot 12 jaar voor 2/3 geteld, met een afronding naar de hogere eenheid. Dit laat toe om bijvoorbeeld 5 kinderen van minder dan 12 jaar te vervoeren op een achterbank die plaats biedt aan 3 personen. Deze regel staat momenteel ter discussie: de ministerraad heeft op 21 december 2001 een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd dat in de afschaffing van deze uitzonderingsmaatregel voorziet tegen 1 januari 2005.

Samengevat kunnen we stellen dat ouders die geen specifieke kinderbeveiligingsmiddelen wensen te gebruiken, dit ook niet hoeven te doen. Kinderen van 0 tot 3 jaar kunnen in dit geval plaatsnemen op de achterbank; kinderen van 3 tot 12 jaar kunnen zowel voorals achterin het voertuig plaatsnemen, op voorwaarde dat ze de veiligheidsgordel omdoen.

Deze situatie is 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 aangepaste en oordeelkundig gebruikte kinderzitjes het risico van overlijden bij kinderen jonger dan 1 jaar met 70% reduceren¹. Bij kinderen van 1 tot 4 jaar bedraagt de risicoreductie 54%. Het effect van aangepaste en oordeelkundig gebruikte kinderbeveiligingsmiddelen kan inderdaad moeilijk onderschat worden: test wijzen uit dat ze de kinderen dubbel zo goed beschermen als de veiligheidsgordel voor volwassenen. 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

Cette liberté de choix est également applicable aux enfants de trois à douze ans. Lorsque le véhicule est équipé d'un système de retenue adapté, il doit être utilisé. Si aucun système n'est prévu, l'utilisation de la ceinture de sécurité suffit.

Parallèlement, la règle dites des « 2/3 » permet de transporter plus d'enfants sur le siège arrière qu'il n'y a de places et de ceintures. Pour le calcul du nombre maximal de passagers transportés sur le siège arrière, les enfants, jusqu'à l'âge de trois ans, comptent pour deux tiers, avec arrondissement à l'unité supérieure. Ce calcul permet, par exemple, de transporter cinq enfants de moins de douze ans sur un siège arrière prévu pour trois personnes. Cette règle est actuellement controversée: le 21 décembre 2001, le Conseil des ministres a approuvé un projet d'arrêté royal prévoyant la suppression de cette mesure d'exception au 1^{er} janvier 2005.

On peut dire, pour résumer, que les parents qui ne souhaitent faire usage d'aucun dispositif de protection particulier pour leurs enfants ne sont pas obligés d'en utiliser. Les enfants de zéro à trois ans peuvent, dans ce cas, prendre place sur la banquette arrière, tandis que les enfants âgés de trois à douze ans peuvent s'installer tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule, à condition de porter la ceinture de sécurité.

Or, cette situation est 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 an¹, et de 54% chez les enfants d'un à quatre ans. 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'utilisateurs.»

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

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

¹ États généraux de la sécurité routière, «Dossier 7 - CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE», texte du 29 janvier 2002.

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 kinderbeveiligingsmiddelen *verkeerd* gebruikt.

In dit voorstel van resolutie pleiten we in de eerste plaats voor het verplicht gebruik van aangepaste beveiligingsmiddelen voor het vervoer van kinderen in personenwagens. De argumenten die tot nu toe aangehaald werden om een dergelijke verplichting niet in te voeren, wegen o.i. niet op tegen de potentiële winst op het vlak van de verkeersveiligheid.

Zo zijn de beveiligingsmiddelen die vandaag op de markt worden gebracht doorgaans erg gemakkelijk installeerbaar en verplaatsbaar, zodat bestuurders die slechts occasioneel kinderen moeten vervoeren ze met een minimum aan moeite kunnen installeren.

Wat de kostprijs betreft, moet men – rekening houdend met de voortdurende aanpassing van de technieken in functie van de lichaamskenmerken van het kind – rekening houden met een bedrag tussen de 300 en 450 EUR voor de volledige periode van 0 tot 12 jaar. Voor sommige bestuurders is dit inderdaad geen gering bedrag, zelfs wanneer men rekening houdt met een spreiding van de kostprijs over 12 jaar. Vergeleken met de overige kosten van het autobezit en -gebruik en rekening houdend met de gevoeligheid die men van (groot)ouders mag verwachten voor de veiligheid van hun (klein)kinderen, mag dit echter geen obstakel zijn. Er dienen zich, o.a. via de mutualiteiten, bovendien mogelijkheden aan om tegen voordelige voorwaarden kinderbeveiligingsmiddelen te kopen of te huren.

Daan SCHALCK (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)

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.

Dans la présente proposition de résolution, nous préconisons en premier lieu de rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs de protection appropriés pour le transport des enfants dans les voitures particulières. Nous estimons que les arguments qui ont été avancés jusqu'à présent pour ne pas instaurer une telle obligation sont bien légers en regard du bénéfice potentiel sur le plan de la sécurité routière.

C'est ainsi que les dispositifs de protection qui sont mis sur le marché aujourd'hui sont généralement très faciles à installer et à retirer, de sorte que les conducteurs qui ne doivent transporter des enfants qu'occasionnellement peuvent les installer sans peine.

En ce qui concerne le coût, il faut prévoir un montant compris entre 300 et 450 euros pour toute la période de zéro à douze ans, compte tenu de l'adaptation continue des techniques aux caractéristiques corporelles de l'enfant. S'il est vrai que cette somme représente effectivement un montant non négligeable pour certains conducteurs, même si l'on tient compte d'un étalement du coût sur douze ans, elle ne 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 (grands-)parents sont supposés accorder à la sécurité de leurs (petits-)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.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS VRAAGT DE REGERING:

- 1) de wegcode aan te passen zodat het gebruik van een aangepast kinderzitje of een aangepaste reiswieg verplicht wordt voor het vervoer in personenwagens van kinderen van 0 tot 3 jaar;
- 2) de wegcode aan te passen zodat het gebruik van aangepaste beveiligingsmiddelen, anders dan het louter gebruik van de veiligheidsgordel, ook verplicht wordt voor het vervoer van kinderen van 3 tot 12 jaar;
- 3) bij wijze van overgangsmaatregel in een tijdelijke uitzondering te voorzien op deze verplichting voor het vervoer van kinderen tot 12 jaar in taxi's;
- 4) de wegcode aan te passen zodat de 2/3-regel wordt afgeschaft, waardoor het aantal te vervoeren passagiers gelijk wordt aan het aantal beveiligde zitplaatsen;
- 5) op Europees vlak de voorstellen te ondersteunen voor de kwalitatieve verbetering van de kinderzitjes (norm 44/04);
- 6) via het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid de bestuurders aan te zetten tot het voortdurend en correct gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen.

17 december 2002

Daan SCHALCK (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

- 1) d'adapter le Code de la route de manière à ce que l'utilisation d'un siège auto pour enfants ou d'un couffin appropriés soit obligatoire pour le transport d'enfants de zéro à trois ans dans des voitures particulières;
- 2) d'adapter le Code de la route de manière à ce que l'utilisation de dispositifs de sécurité appropriés, autres que la simple ceinture de sécurité, soit également obligatoire pour le transport d'enfants de trois (*de quatre* ?) à douze ans;
- 3) de prévoir, à titre de mesure transitoire, une exception temporaire à cette obligation pour le transport en taxi d'enfants dont l'âge ne dépasse pas douze ans ;
- 4) d'adapter le Code de la route de manière à ce que la règle des deux tiers soit supprimée, de sorte que le nombre de passagers à transporter soit égal au nombre de places assises sécurisées;
- 5) d'appuyer, à l'échelon européen, les propositions visant à améliorer la qualité des sièges auto pour enfants (norme 44/04);
- 6) 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.

17 décembre 2002